Das deutsche Wegerecht in seinen Grundzügen

von

Dr. F. Freiherrn von Reitzenstein,
Bezirkspräsidenten z. D.

Mit Erweiterungen versehener Separatabdruck aus dem Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts von Freiherrn von Stengel.

Zweite, mit einem Nachtrag vermehrte Ausgabe.

Freiburg i. B. 1892.
Akademische Verlagsbuchhandlung von J. C. B. Mohr
(**Paul Siebeck**).

Vorrede.

Die nachfolgenden Blätter enthalten einen in einzelnen Theilen ergänzten bezw. erweiterten Wiederabdruck der Artikel, welche ich für von Stengels Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts verfaßt habe. Nicht ohne Zögern habe ich dem freundlichen Vorschlage des Verlegers, die Artikel in dieser Gestalt nochmals an die Öffentlichkeit treten zu lassen, Folge gegeben: mußte ich doch darüber klar sein, daß innerhalb der Grenzen, wie sie den Artikeln des Wörterbuchs gezogen waren, eine abschließende Bearbeitung der Materie nicht geliefert werden konnte und daß andererseits das Interesse der fachmännischen Kreise in weit vorwiegendem Maße der Behandlung der partikularrechtlichen Entwickelung zugewendet ist, eine Richtung der Behandlung, die in den letzten Jahren durch die auf diesem Gebiet epochemachenden Werke Germershausens und Wands in ein neues Stadium getreten ist; es liegt auf der Hand, daß Darstellungen solcher Art durch Arbeiten wie die vorliegende, welche, soweit das partikularrechtliche Material in Be-

tracht kommt, den für das Wörterbuch aufgestellten Gesichtspunkten entsprechend sich auf eine Skizzierung des in den größeren und einem Teile der mittleren deutschen Staaten geltenden Rechtszustandes beschränken mußte, nicht ersetzt werden können. Der Schwerpunkt der folgenden Darstellung liegt in dem Versuch, die Elemente der Rechtsbildung in den einzelnen Staaten miteinander und mit dem Gesamtcharakter der Entwickelung in Beziehung zu bringen: insoweit sie die Klarlegung dieser Beziehungen sich zur Aufgabe macht, kann die Arbeit geeignet erscheinen, eine in der bezüglichen Litteratur Deutschlands vorhandene Lücke auszufüllen, der, abgesehen von dem dankenswerten, aber sehr summarischen Versuche Griepenkerls, Bearbeitungen der Materie in dieser Richtung noch fehlen. Die Hoffnung, daß die Arbeit in dem erwähnten Sinne als eine Ergänzung jener umfassenderen Werke in manchen Kreisen willkommen sein werde, hat meine anfänglich gehegten Bedenken beschwichtigt: inwieweit diese Hoffnung begründet war, kann allerdings nur die Erfahrung lehren; der Nachsicht der fachmännischen Kreise mag das Buch vor allem durch den Umstand empfohlen sein, daß die Bearbeitung des in demselben behandelten Materials ungeachtet der großen Fortschritte, die sie in einzelnen Staaten gemacht, doch zwischen den hier in Betracht kommenden Ländern noch eine sehr ungleiche ist.

Schließlich glaube ich der entgegenkommenden Bereitwilligkeit, mit der die Herren Rat am Verwaltungsgerichtshof Freiherr v. Reitzenstein in München, Regierungsrat Dr. Rumpelt in Dresden, Regierungsrat Huzel in Schwäbisch-Hall und Ministerialrat Pietsch in Straßburg die auf Bayern, Sachsen, Württemberg und Elsaß-Lothringen bezüglichen Abschnitte einer Durchsicht zu unterziehen so gütig gewesen sind, mit aufrichtigem Dank hier erwähnen zu dürfen.

Freiburg i. B., September 1890.

v. Reitzenstein.

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.

Erster Abschnitt.

Wege und Straßen in ihren allgemeinen rechtlichen und administrativen Beziehungen.

I. Begriff und Einteilung.

II. Rechtsverhältnisse.

III. Zuständigkeit und Organisation.

Zweiter Abschnitt.

Wegebau und Wegebaupflicht.

Vorbemerkung.

I. Die Wegebaupflicht in den einzelnen Staaten.

Dritter Abschnitt.

Wegepolizei.

Einleitung.

§ 1. **Geschichtliche Entwickelung und wirtschaftliche Bedeutung.** Das Wegewesen bildet einen Zweig des Verkehrswesens. Maß und Art der Bedeutung, welche demselben in den einzelnen Perioden der wirtschaftlichen Entwickelung zu teil geworden ist, sind daher bedingt gewesen teils durch die Ausbildung, welche in denselben das Verkehrswesen überhaupt erlangt hatte, teils durch die besondere Stellung, wie sie innerhalb der Entwickelung des Verkehrswesens dem Wegewesen zufiel. Die Entwickelung des Verkehrswesens steht nun aber in engster Wechselbeziehung einerseits zur Kulturentwickelung überhaupt, andererseits zur Organisation des Staatswesens und der Verwaltung. Jene Wechselbeziehung zur allgemeinen Kulturentwickelung tritt darin hervor, daß einerseits das Wachsen der Kultur ein entsprechendes Steigen des Bedürfnisses des Güteraustausches wie des Personenverkehrs hervorruft und dadurch auf die Ausbildung und Vervollkommnung des Verkehrswesens hindrängt, andererseits die größere Leichtigkeit, mit welcher zufolge dieser Vervollkommnung sich Güteraustausch und Personenverkehr vollziehen, die Mittel der Kulturentwickelung vermehrt, so daß jene Vervollkommnung des Ver-

kehrs zu einem die Kulturentwickelung selbst mächtig fördernden Faktor wird; dasjenige, was wir heute zu den Hauptelementen des Kulturlebens rechnen: die hohe Ausbildung des Handels, der Industrie und die nationale und internationale Arbeitsteilung wäre nicht denkbar, wenn nicht die vorhandenen Verkehrsmittel einen Massenaustausch von Waren und einen Massenverkehr der Personen im weitesten Umfange sicherstellten. Ein enger ursächlicher Zusammenhang mit der allgemeinen politischen und administrativen Organisation besteht insofern, als die Entwickelung des Verkehrswesens zur Voraussetzung hat, daß in der Einrichtung des Staates und seiner Verwaltung das Princip der Centralisation der bezüglichen Befugnisse zu genügender Durchführung gelangt; gerade mit Rücksicht darauf, daß die Veranstaltungen des Verkehrswesens sich über ein größeres räumliches Gebiet erstrecken und gleichwohl der Anforderung des Ineinandergreifens und der Einheitlichkeit in besonderem Maße Rechnung tragen müssen, kann eine planmäßige und wirksame Ausgestaltung der Verkehrseinrichtungen lediglich von einem Staatswesen erwartet werden, in dessen obersten Organen eine für diesen Zweck hinreichende Fülle von Machtbefugnissen sich vereinigt; es sind daher in der Regel diejenigen Perioden, in denen wie in Rom während der Kaiserzeit, in Frankreich unter den späteren Bourbonen und Napoleon I. große räumliche Gebiete sich in der Botmäßigkeit einer mit absoluten Machtbefugnissen versehenen Staatsgewalt befanden, Perioden verhältnismäßig erheblichen Aufschwunges des Verkehrswesens gewesen; auch in Deutschland fällt der Beginn der Entwickelung eines planmäßigen Straßenwesens mit der Ausbildung einer absoluten landesherrlichen Gewalt zusammen. Was

nun aber zweitens die Stellung anlangt, welche innerhalb des Verkehrswesens dem Wegewesen zugefallen ist, so ist diese je nach dem Zustande der Technik der Verkehrswege und der Verkehrsmittel großen Wandelungen unterworfen gewesen; im allgemeinen hat die Technik des Straßenbaues und der Straßenfahrzeuge sich minder zeitig als die der Schiffahrt entwickelt, und findet eine kräftige Entfaltung des Straßenwesens dementsprechend sich meist erst in verhältnismäßig späten und in solchen Perioden, in denen bei centralisierter staatlicher Organisation die zum Bewußtsein gelangenden militärischen und Handelsinteressen auf die Vervollkommnung des Straßenwesens drängten; in Deutschland waren dementsprechend die Fortschritte des Straßenbaues im Mittelalter nur geringe und blieben dieselben auch in den ersten Jahrhunderten der Entwickelung der landesherrlichen Gewalt nur langsame; im Mittelalter fehlte es selbst hinsichtlich der größeren Handelsstraßen an einer Regelung, vermöge deren die auf die Unterhaltung bezüglichen Leistungen sich räumlich und sachlich aneinander angeschlossen hätten, fast gänzlich; jene Leistungen standen meist unter dem Gesichtspunkte der beteiligten Privatinteressen der handeltreibenden Einwohnerklassen der größeren Städle, vor allem aber der mit dem Geleitsrecht, der Wege- und Brückenzollberechtigung Beliehenen; seit dem Erstarken der landesherrlichen Gewalt kam zwar die enge Beziehung des Wegewesens zu den Gesamtinteressen voller zum Bewußtsein; immerhin stand teils die Zersplitterung Deutschlands in zahlreiche kleine Territorien, teils der Mangel vervollkommneter Methoden des Kunststraßenbaues einer wirksamen Förderung häufig hindernd entgegen; der allgemeine Aufschwung des

1*

Chausseebaues datiert erst vom Anfange des gegenwärtigen Jahrhunderts, dessen erste Hälfte als die klassische Periode des Staatschausseebaues bezeichnet werden kann; man legte für die Entwickelung des binnenländischen wie eines großen Teiles des internationalen Personen- und Güterverkehrs das Hauptgewicht auf ein die verschiedenen Landesteile unter sich bzw. mit dem angrenzenden Auslande zweckmäßig verbindendes Chausseenetz, mit welchem letzteren, insoweit es sich um die Beförderung von Massengütern handelte, die Flüsse und Kanäle sich in erfolgreicher Konkurrenz behaupten konnten. Mit dem Aufkommen und der allmählichen Ausbreitung der Eisenbahnen, wie sie seit dem Ende der dreißiger Jahre des Jahrhunderts sich unaufhaltsam vollzogen hat, ist eine neue Änderung dahin eingetreten, daß in immer höherem Maße die Aufgaben der Chausseen wie zu einem gewissen Teile auch der Flußschiffahrts- und Kanalverbindungen von den Eisenbahnen übernommen worden sind. Durch den außerordentlichen Aufschwung, welchen hierdurch der Personenverkehr gewonnen hat und durch die gleichzeitig in immer weiterer Dimension vollzogene bzw. noch sich vollziehende Ausbildung des Güterverkehrs zu einem Verkehr der Massengüter hat die Aufgabe der Chausseen und Wege von neuem eine Verschiebung erfahren; dieselbe ist für den durchgehenden und allgemeinen Verkehr, für die Beförderung von Personen und Gütern zwischen den einzelnen Landesteilen bzw. in das Ausland eine geringere geworden, wogegen sie für den lokalen Verkehr sich beträchtlich erhöht hat; die Eisenbahnen bzw. die dem Massenverkehr der Güter dienenden, in neuerer Zeit ebenfalls einer sehr erheblichen Vervollkommnung und Ausbreitung entgegengeführten Flußschiff-

fahrts- und Kanalverbindungen würden ihren Aufgaben nicht genügen können, wenn nicht für ein den Anschluß des örtlichen Personen- und Güterverkehrs an den der Eisenbahnen bzw. den der Flußschiffahrtsverbindungen und Kanäle sicherndes Netz örtlicher Verkehrsstraßen gesorgt wäre; unter diesen örtlichen Verkehrsstraßen behaupten, ungeachtet der aus der Ausbreitung der Nebeneisenbahnen und Straßenbahnen ihnen erwachsenden Konkurrenz, Kunststraßen und andere Wege immer noch die extensiv prävalierende Stellung; für die Aufgaben des Chaussee- und Wegenetzes fällt der Schwerpunkt immer mehr in die Vermittelung jenes Anschluß- bzw. des sonstigen örtlichen Verkehrs. Innerhalb desselben ist auch mit der zunehmenden Beweglichkeit der Bevölkerung die rein örtliche Personenbeförderung und mit dem Aufschwunge der landwirtschaftlichen Kultur und Industrie die Benutzung für die örtlichen Aufgaben dieser Produktionszweige zu einem immer wichtigeren Element geworden.

§ 2. **Perioden der rechtlichen Behandlung.** Der geschilderte Entwickelungsgang spiegelt sich auch in der Rechtsauffassung wieder, wie sie in der Gestaltung der auf das Wegewesen bezüglichen Institutionen die vorherrschende war; von diesem Gesichtspunkte aus werden drei Perioden unterschieden werden können. Die erste charakterisiert sich durch vorwiegend privatrechtliche Auffassung der an den Wegen bestehenden Rechte, wie auch insbesondere der Bau- und Unterhaltungspflicht; diese Verpflichtung, soweit eine solche überhaupt rechtlich ausgebildet und definiert worden ist, stellt sich, wenigstens was die vorzugsweise dem nachbarlichen oder überhaupt dem engeren örtlichen Verkehr dienenden Wege anlangt, meist als eine auf dem

Grundbesitz ruhende, durch Gewohnheit oder Vertrag näher begrenzte oder durch Beschlüsse der Gemeindekorporationen geregelte Last dar; soweit es sich um für den weiteren Verkehr berechnete Straßen, insbesondere um die größeren Handelsstraßen handelt, erscheint die Baupflicht meist als ein Korrelat des Geleitrechts, vor allem aber der Berechtigung zur Erhebung von Wege- und Brückenzöllen; ihrer Form nach bestanden die zur Erfüllung jener Verpflichtungen angeforderten Leistungen weit vorwiegend in Naturalleistungen, mochten dieselben in der Hergabe von Straßen- und Brückenbaumaterial oder in persönlichen Diensten bei Anfuhr, Bearbeitung oder Verwendung des Materials bestehen. Die zweite Periode kann als die der Verstaatlichung wenigstens der für den weiteren Verkehr berechneten Wege insofern bezeichnet werden, als bezüglich dieser Wege der Staat sich ein Recht zu intensiverer Beaufsichtigung und zu entsprechendem Eingreifen behufs des Baues und der Unterhaltung beilegt und damit zugleich ein größeres Maß der Verfügung über die Leistungen der Baupflichtigen sich aneignet. Aus diesen Leistungen wird immer noch der weitaus größere Teil der Wegebaulast bestritten, während das unmittelbare Eintreten des Staates den Charakter eines nur subsidiären zu tragen und überdies sich auf die dem weiteren Verkehr dienenden Straßen, die großen Handels- und Heerstraßen zu beschränken pflegt; nur in Ansehung der im Laufe der Entwickelung häufiger werdenden Kunststraßen gelangen Verfügungsrecht und Baupflicht des Staates zu einer ausschließlicheren Bedeutung, die mit der Herstellung eines Netzes größerer, das gesamte Staatsgebiet durchziehender chaussierter Straßen ihren Höhepunkt erreicht. Einen wesentlichen Fak-

tor in der Unterhaltung dieser Straßen bilden die vom Staat erhobenen Wege- und Brückenabgaben, dagegen verlieren bezüglich derselben allmählich sich die unmittelbaren Leistungen des an dieselben grenzenden Grundbesitzes bzw. der zunächst belegenen Dorfgemeinden und Rittergüter, während solche betreffs der Unterhaltung der für den örtlichen Verkehr bestimmten Wege noch ein wichtiges Element zu bilden fortfahren; großenteils kommen sie auch hier noch in der Form der Naturalleistungen, insbesondere der Materialienlieferung und der Hand- und Spanndienste zur Verwendung. In der dritten Periode bleibt die öffentlich-rechtliche Auffassung des Wegewesens ungeändert, ja sie wird konsequenter durchgebildet und stärker betont, indem die Fürsorge für die Herstellung und Unterhaltung der öffentlichen Wege immer ausschließlicher in die Aufgabensphäre der öffentlichen Verwaltungen übernommen wird; in den Wirkungskreis derselben geht diese Fürsorge meist auch insoweit über, als sie bisher aus besonderen Rechtsgründen Privaten, Erwerbsgesellschaften oder Privatkorporationen obgelegen hat. Entsprechend indessen jener Richtung der Entwickelung, vermöge deren mit der Vervollständigung des Eisenbahn- und Kanalnetzes und der darauf beruhenden Entlastung der Landstraßen und Wege vor dem durchgehenden und weiteren Verkehr die Bedeutung dieser Kategorieen der Verkehrswege ihren Schwerpunkt immer mehr in der Vermittelung des engeren örtlichen Verkehrs und des Anschlusses desselben an den Verkehr der Eisenbahnen, Flüsse und Kanäle gefunden hat, vollzieht sich zugleich in der Organisation des Wegewesens und der Regelung der Unterhaltungspflicht eine Decentralisation und Lokalisierung; es sind die größeren und mittleren

kommunalen Verbände, die als Träger der Bau- und Unterhaltungspflicht in den Vordergrund treten. Die Ausgestaltung der Wegebaupflicht zu einem Element im Aufgabenkreise dieser Verbände, die Abgrenzung dieser Aufgabenkreises gegenüber denen der Gemeinde und des Staates, eine entsprechende Regelung der Zuständigkeiten und der finanziellen Konkurrenz der beteiligten Faktoren, endlich eine diesem Gesichtspunkte Rechnung tragende Klassierung der Wege sind die Aufgaben, denen die Rechtsentwickelung sich in dieser Periode besonders zugewendet hat; dieselbe wird im Gegensatz zur Periode der Verstaatlichung als die der Kommunalisierung des Wegewesens bezeichnet werden können. Hand in Hand mit dieser Umwandelung geht dann durch die allgemeine wirtschaftliche Entwickelung begründeter, auf Überführung der Natural- in die Geldwirtschaft und Befreiung des Verkehrs von den auf demselben lastenden Beschränkungen gerichteten Zuge entsprechend, einesteils das Zurücktreten der Naturalleistungen gegen die Geldbeiträge, andernteils die zunehmende Beseitigung der Wege- und Brückenzölle und die Ersetzung dieser Einnahmequellen durch die Besteuerung; wie mit den Fragen der kommunalen Organisation und der Aufgabenbemessung der Kommunalkörper, so steht auch mit denen der Kommunalbesteuerung das Wegewesen in innigster Wechselbeziehung. Zeitlich ist die Abgrenzung der genannten Perioden eine unbestimmte; es gilt dies von der zwischen der ersten und zweiten liegenden Zeitgrenze umsomehr, als die Bethätigung der Staatsgewalt im Sinne der Erweiterung ihrer Aufgaben bezüglich des Wegewesens in den einzelnen landesherrlichen Territorien zu sehr verschiedenen Zeitpunkten begonnen hat; als der auf die dritte Periode entfallende Zeit-

raum werden vorzugsweise die Jahrzehnte seit dem Aufkommen des Eisenbahnbaues, also etwa die zweite Hälfte des gegenwärtigen Jahrhunderts, bezeichnet werden können. Aus dem Bereich des Wegewesens findet im ersten Abschnitt die Entwickelung der der Materie angehörigen, allgemeinen Rechtsbegriffe sowie der Gesichtspunkte für die Organisation und Zuständigkeit ihre Stelle, während Bau und Unterhaltung, sowie Polizei der Wege je einem besonderen Abschnitt vorbehalten bleiben müssen.

Erster Abschnitt.

Wege und Straßen in den allgemein rechtlichen und administrativen Beziehungen.

---

§ 3. **Öffentliche Wege im Gegensatz zu Privatwegen.** Der verwaltungsrechtlichen Behandlung unterliegen nur die ersteren, d. h. diejenigen Wege, deren Zweckbestimmung, dem öffentlichen Verkehr zu dienen, in öffentlich-rechtlichen Verhältnissen begründet ist. Diese Begriffsbestimmung umfaßt keineswegs alle Wege, welche thatsächlich öffentlichen Zwecken dienen; außerhalb derselben bleiben einmal diejenigen Wege, deren Zweckbestimmung in der Benutzung für die Aufgaben der einzelnen Verwaltungsressorts beruht und welche dem besonderen Verwaltungsvermögen dieser Ressorts angehören, wie sie zahlreich im Gebiete der Militär-, Forst-, Bergbau- u.s.w. Verwaltung vorkommen; die Verhältnisse dieser Wege pflegen, auch wenn sie thatsächlich der Benutzung für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt sind, der Regelung ausschließlich nach privatrechtlichen Normen zu unter-

liegen; außerhalb bleiben ferner auch andere, thatsächlich dem öffentlichen Verkehr dienende Wege, sofern sie dieser Zweckbestimmung durch privatrechtliche Verfügung wieder entzogen werden können; es ließe sich daher der Begriff der öffentlichen Wege auch negativ dahin umgrenzen, daß unter ihnen diejenigen Wege verstanden werden, deren auf Benutzung für den allgemeinen Verkehr gerichtete Zweckbestimmung der Aufhebung im Wege der privatrechtlichen Disposition nicht unterliegt. In der großen Mehrzahl der deutschen Staaten ist die Ausbildung der Begriffsbestimmung der öffentlichen Wege der gerichtlichen und administrativen Praxis überlassen geblieben; einen Anlaß, der Abgrenzung des Begriffes Interesse zuzuwenden, haben dieser insbesondere die zahlreichen, der neueren Rechtsentwickelung angehörigen Bestimmungen gegeben, welche die Eigenschaft des öffentlichen Weges zur Voraussetzung der Zuständigkeit gewisser Organe der Verwaltung und Rechtsprechung machen; nur wenige Staaten haben es zu einer Legaldefinition des öffentlichen Weges gebracht; eine solche wird dadurch nicht ersetzt, daß von einzelnen Gesetzgebungen gewisse Merkmale für die Erkennbarkeit jener Eigenschaft als Eintragung in das Wegekataster aufgestellt werden. In Preußen wurde die Aufnahme einer Begriffsbestimmung der öffentlichen Wege in der in den Jahren 1865, 1875 und 1876 dem Landtage vorgelegten Entwürfe einer Wegeordnung absichtlich unterlassen, da man durch eine solche allgemeine Definition der aus der Lage der konkreten Verhältnisse im einzelnen Falle sich ergebenden Entscheidung vorzugreifen befürchtete; nachdem jedoch in den Kommissionsberatungen über den Entwurf von 1876 auf die in der Wegeordnung

des früheren Königreichs Hannover als auf eine dem praktischen Bedürfnisse genügende hingewiesen worden war, wurde dieselbe in den Entwurf von 1877 aufgenommen; sie lautete: „öffentliche Wege sind solche, welche zu allgemeinem Gebrauche dienen und demselben kraft Privatrechts nicht entzogen werden können"; sie fällt daher mit der oben formulierten negativen Formulierung der Begriffsabgrenzung zusammen. Da indessen weder der Entwurf Gesetz geworden ist, noch die Definition in das Zust.G. v. 1/8 1883, obgleich dasselbe die Aufsicht der Polizeibehörden auf die öffentlichen Wege beschränkt, Aufnahme gefunden hat, ist sie zu einer über die Provinzen Hannover und Schlesw.-Holstein — die Wegeverordnung der letzteren enthält eine ähnliche Bestimmung — hinausgehenden formellen Giltigkeit nicht gelangt; immerhin wird sie der bisherigen Rechtsentwickelung und Rechtsauffassung für entsprechend erachtet. Germershausen, Wegerecht S. 6. Ein ähnlich lückenhafter ist der Rechtszustand im rechtsrheinischen Bayern: der Begriff der öffentlichen Wege gelangt hier hauptsächlich darin zur praktischen Geltung, daß für die Verwaltungsbehörden die Zuständigkeit, die öffentliche Eigenschaft des Weges festzustellen, in Anspruch genommen wird; ihre Befugnis hierzu gilt durch eine Reihe von auf Grund des § 65 der Form.V. v. 17/12 1825 ergangenen oberstrichterlichen Entscheidungen für anerkannt. Die Feststellung setzt das vorherige Einvernehmen der bei Herstellung der Unterhaltung des Weges Beteiligten voraus; auf Beschwerden gegen die bezüglichen Bescheide der Distrikts-Verwaltungsbehörden entscheidet in II. Instanz die Kreisregierung, in III. und letzterer der Verwaltungsgerichtshof (Art. 9 und 8 Z. 34 G. v. 8/8 1878 über die Errichtung eines

Verwaltungsgerichtshofes; s. ferner Frhr. v. Pechmann, Wirkungskreis der bayerischen Distrikts-Verwaltungsbehörden und Bezirksämter, 4. Aufl., S. 440, 642). In der Pfalz werden als öffentliche Wege diejenigen bezeichnet, welche unter öffentlicher Autorität stehen und deren Benutzung unter Beobachtung der bezüglichen, von der öffentlichen Gewalt erlassenen Vorschriften jedermann freisteht; im Gegensatz zu dem in dieser Begriffsabgrenzung enthaltenen Wege stehen diejenigen, welche lediglich durch thatsächliche Duldung oder ausdrückliche Gestattung des Eigentümers jedermann zugänglich gemacht werden (Wand, Öffentliche Wege, S. 1 ff.). In Sachsen gilt als hauptsächliches Kennzeichen des öffentlichen Weges, daß derselbe thatsächlich von jedem widerspruchslos benutzt wird, steuerfrei ausgemessen und im Flurbuch als besondere Parcelle eingetragen ist; letztere Thatsache für sich allein wird jedoch nicht für ausschlaggebend gehalten, sondern begründet nur eine gewisse Vermutung für die öffentliche Qualität, eine Vermutung, welche dann als widerlegt betrachtet werden kann, wenn die Irrtümlichkeit der Eintragung im Flurbuche nachgewiesen worden ist (v. d. Mosel, Repertorium des königl. sächs. Verwaltungsrechts im Art. Öffentliche Wege). Eine Legaldefinition besteht daher nicht; die Entscheidung darüber, ob ein Weg ein öffentlicher sei oder nicht, steht nach § 11 Z. 6 des G. v. 21/4 1873 den Bezirksausschüssen, bei Wegen, welche nur dem inneren Ortsverkehr dienen, in Städten mit revidierter Städte-Ordnung den betr. Stadträten zu. Ebenso fehlt es an einer durch Gesetz gegebenen Begriffsbestimmung in Württemberg; die Entscheidung darüber, ob ein Weg ein öffentlicher sei, gehört nach dem G. v. 16/12 1876 Art. 10 Z. 20 und 21 zur Zuständigkeit der

Verwaltungsgerichte. Eine summarische und offenbar zu weit gefaßte Begriffsbestimmung enthält das badische Straßengesetz v. 14/6 1884 § 37, danach haben darüber, ob und inwieweit ein Weg ein öffentlicher sei, die Verwaltungsbehörden zu beschließen; als öffentlicher gilt hierbei — A.L.R. a. a. O. — „jeder Weg, welcher dem allgemeinen Gebrauche bestimmt ist". Übereinstimmend mit dieser in der badischen Gesetzgebung zum Ausdruck gelangten Begriffsabgrenzung werden in Hessen als öffentliche die für den allgemeinen Verkehr benutzten Wege betrachtet und ihnen die Privatwege als diejenigen Wege entgegengesetzt, die nur für gewisse Personen oder eine begrenzte Mehrheit bestimmt sind. In Elsaß-Lothringen fällt die Eigenschaft eines Weges als eines öffentlichen regelmäßig mit seiner Zugehörigkeit zu einer bestimmten Kategorie dieser Wege als Staats-, Bezirksstraßen, Vicinalwege, Gemeindewege zusammen, dergestalt, daß die Einreihung in eine dieser Klassen — Klassierung — das wesentliche Kriterium jener Eigenschaft bildet.

§ 4. **Gliederung nach der Art der Benutzung und des Verkehrsbedürfnisses.** Nach der Art der Benutzung scheiden die öffentlichen Wege sich in Fuß-, Reit- oder Saum- und Fahrwege; während die Fußwege ausschließlich für den Fußgängerverkehr — je nach Lage der Landesgesetzgebung oder des Ortsgebrauchs ist vielfach auch die Benutzung zum Befahren mit einrädrigen Karren und zum Führen von Vieh gestattet — nicht dagegen für den Fuhrverkehr bestimmt sind, dienen die Fahrwege gleichzeitig dem Fahr-, Reit- und Fußgängerverkehr; zuweilen sind für den letzteren abgesonderte, an den Seiten der Fahrwege belegene Wegestreifen — Fußgängerbankettes, Fußbanken

— bestimmt. Fuß- und Reitwege dienen der Regel nach nur den einfachsten und engbegrenztesten örtlichen Verkehrsverhältnissen; für den Verkehr verschiedener Ortschaften untereinander sind sie nur dann von größerer Bedeutung, wenn es zwischen denselben an einem Fahrwege fehlt oder durch den Fußweg die kürzere Verbindung hergestellt wird. Für die Befriedigung der Bedürfnisse des größeren Verkehrs kommen fast ausschließlich die Fahrwege in Betracht, ihre Bedeutung für dieselben ist jedoch verschieden abgestuft, je nachdem sie wesentlich nur dem engeren örtlichen Verkehr oder darüber hinaus auch dem über weitere Gebiete sich ausdehnendem Verkehre zu dienen bestimmt sind; diese Verschiedenheit ist teils in der Wissenschaft, teils in der Gesetzgebung und der Praxis vielfach zum Ausgangspunkt einer Gliederung der Wegeverbreitungen gemacht worden; so glaubt Sax (Schönberg, 3. Aufl., Bd. I S. 529) dreierlei Kategorieen von Wegen unterscheiden zu können: 1) Hauptstraßen, d. h. solche, welche die Verbindung der Konzentrationspunkte des gesellschaftlichen Lebens in einem Lande untereinander und mit anderen Ländern zu vermitteln haben; 2) Nebenstraßen, welche den Zusammenhang der einzelnen Landesteile mit den Hauptstraßen oder vollkommeneren Transportmitteln herstellen; 3) Vicinalwege, welche ausschließlich dem lokalen Verkehrsbedürfnisse innerhalb der kleinsten örtlichen Lebens- und Wirtschaftsvereinigungen dienen, eine Gliederung, bei der verstanden wird, daß jeder Weg höherer Ordnung für einen gewissen Rayon unmittelbarer Umgebung zugleich die Zwecke des Weges niederer Ordnung erfüllt. Auf ähnlicher Auffassung beruht die den Vorschriften des preuß. A.L.R. zum Grunde liegende Gliederung; dies Ge-

setzbuch bezeichnet — § 1 T. II Tit. 15 — als „Land- und Heerstraßen“ diejenigen Wege, „die von einer Grenze des Landes zu einer anderen oder von einer Stadt, von einem Post- oder Zollamte zu einem anderen oder zu Meere oder Hauptströmen führen;“ es setzt diesen Straßen die in den provinziellen Wegeordnungen als Gemeinde-, Kommunikations- oder Vicinalwege bezeichneten Wege entgegen. Ebenso unterscheidet das königl. sächs. Mandat, den Straßenbau betr., v. 28/4 1781 § 8 drei Kategorieen von Straßen: a) die durch alte Verordnungen und Mandate bestätigten, denen mit schweren Meßgütern und Kaufmannsfrachten beladenen Fuhrleuten innezuhalten anbefohlenen und von einer Landesgrenze zur anderen durch die Haupthandelsstadt Leipzig hindurchführenden hohen Heer-, Stapel- und Landstraßen; b) die das innere Landes-Commercium von einer Manufaktur- oder Marktstadt zur anderen befördernde und von leichteren Frachtfuhrleuten sowohl als den Posten befahrende Kommerzialstraßen und endlich c) die zur Verführung der Naturalien nach den Städten sowohl als zu der übrigen Handthierung den Landleuten dienende Kommunikations-, Dorf- und Nachbarwege. Ähnlicherweise beruht die württembergische Wegegesetzgebung auf der Unterscheidung von Post- oder Kommerzialstraßen einer- und Nachbarschaftswegen, sowie Ortsstraßen andererseits (Wegeordnung v. 23/10 1808 § 1 ff.; M.Vf., die Baulasten, Nachbarschaftswege betr., v. 19/6 1828; Mohl, Staatsrecht des Königreichs Württemberg, 2. Aufl., Bd. II S. 591 ff.); auch der hessischen Gesetzgebung liegt die Scheidung von Land- und Heerstraßen einerseits und von Vicinalwegen und Ortsstraßen andererseits zu Grunde (Zeller, Handbuch der Verfassung und Verwaltung im Großherzogtum Hessen, II S. 199),

wenn auch für die praktische Behandlung durch das G. v. 27/4 1881 die Scheidung nach der technischen Beschaffenheit bzw. nach den Trägern der Unterhaltungslast die maßgebende geworden ist. Noch specialisierter erscheint die Gliederung nach jenem Princip in der dem Rechtszustande in Elsaß-Lothringen als Basis dienenden französischen Gesetzgebung, welche auch die Vicinalwege je nach der größeren oder geringeren Wichtigkeit für den weiteren Verkehr abstuft, indem sie chemins vicinaux de grande communication, d'intérêt commun und ordinaires unterscheidet, eine Scheidung, die, abgesehen von der Zusammenwerfung der ersteren beiden Kategorieen zu der der Kreisstraßen, seither erhalten geblieben ist. Einteilungen wie die genannten haben jedoch meist dadurch an Schärfe beträchtlich verloren, daß, wie schon oben ausgeführt worden, die Funktionen der Hauptstraßen, soweit sie die Vermittelung des Verkehrs zwischen verschiedenen Landesteilen und Ländern betraf, zum weitaus größten Teile auf die Eisenbahnen übergegangen sind, dergestalt, daß die Landstraßen heute im allgemeinen sich nur danach unterscheiden, je nachdem sie einem auf engerem Gebiete beschränkten bzw. über weitere Gebiete sich erstreckenden örtlichen Verkehre dienen; in der Natur dieser Unterscheidung liegt es, daß es sich hier weniger um bestimmt abgegrenzte Kategorieen, als um ineinander übergehende Stufen handelt; zu einer Klasseneinteilung wird jene Abstufung meist nur insoweit, als nach Lage der Gesetzgebung oder der Verwaltungspraxis in den einzelnen Staaten das Verhältnis, in welchem die Straßenzüge den Bedürfnissen des engeren oder weiteren Verkehrs dienen, als Princip für eine Einteilung derselben benutzt wird, welche dann

wieder die Grundlage für die hinsichtlich des Baues und der Unterhaltung zu stellenden technischen Anforderungen bzw. die Regelung der Unterhaltungslast bildet; die Abstufung nach dem Verkehrsbedürfnis wird daher zu einem Motive für die in den beiden folgenden Paragraphen zu besprechenden Einteilungen nach der technischen Beschaffenheit und den Trägern der Unterhaltungspflicht. — Als Wege, welche eine besondere Art des Verkehrsbedürfnisses zu befriedigen bestimmt sind, sind zu nennen: die Feldwege, die Eisenbahnzufuhrwege und die Leinpfade. Unter Feld- oder Flurwegen werden diejenigen Wege verstanden, welche im Interesse der Bewirtschaftung des in der Gemeinde vorhandenen Grundbesitzes angelegt und unterhalten werden; eine denselben nahestehende Abart sind die Holz- und Forstabfuhrwege; alle diese Wege sind der Regel nach Privatwege, die aber in der Behandlung gewisse Analogieen mit den öffentlichen Wegen namentlich dann darbieten wenn die Benutzung einer größeren Anzahl von Beteiligten zusteht, da alsdann thatsächlich eine ungehinderte Benutzung dieser Wege stattzufinden pflegt; solcher Art sind die bei den landwirtschaftlichen Auseinandersetzungen in Preußen ausgeworfenen Interessentenwege (Germershausen, Wegerecht, I S. 12 ff.), sowie die Feldwege, welche in Elsaß-Lothringen von den nach Maßgabe des G. v. 14/4 1884 gebildeten Genossenschaften der beteiligten Eigentümer übernommen sind und unterhalten werden. Der Umstand, daß diese Wege einen über die bloße Privatbenutzung hinausgehenden Verkehr vermitteln, kann zu einem Einschreiten der Polizeibehörden behufs Abstellung grober, die Sicherheit des Verkehrs gefährdender Gebrechen veranlassen (v. Pechmann, Wirkungskreis der

Distrikts-Verwaltungsbehörden, 4. Aufl., S. 444). Einzelne Gesetzgebungen behandeln die Feldwege der Regel nach als Gemeindewege, jedoch mit der Besonderheit, daß die interessierten Besitzer in erster Linie zur Unterhaltung herangezogen werden können (s. Wand, Öffentliche Wege, S. 384). Dies ist auch die Regel in Elsaß-Lothringen (G. v. 14/4 1884; s. unten in Abschn. Wegebau § 23). Die Eisenbahnzufuhrwege sind, wiewohl dem öffentlichen Verkehr dienend, nicht immer öffentliche Wege, bilden vielmehr einen integrierenden Teil der Eisenbahnanlage und unterstehen rechtlich der Verfügung des Eigentümers der letzteren, welcher, wenn sie für die Erfüllung des Zweckes der Zuleitung des Verkehrs zur Eisenbahnstation entbehrlich werden, sie der öffentlichen Benutzung wieder entziehen kann (s. für Preußen Germershausen, Wegerecht, Bd. I S. 17 und E. d. O.V.G. Bd. X S. 216). Unter Leinpfad wird der zur Fortbringung der Schiffe durch Menschen oder Zugtiere erforderliche Teil des Ufers eines öffentlichen Flusses verstanden. Derselbe zeigt in Ansehung, wie der Benutzung, so auch der technischen Beschaffenheit, der rechtlichen Natur des Benutzungsverhältnisses und der Regelung der Unterhaltungslast manche Besonderheiten. Eine Abart des Leinpfades ist der sog. Flößerpfad, welcher dem Verkehr der behufs Begleitung von Floßhölzern verwendeten Mannschaften dient.

§ 5. **Gliederung nach der technischen Beschaffenheit: Gemeine Wege, Kunststraßen, öffentliche Plätze, Brücken.** Den gemeinen Wegen werden die Kunststraßen entgegengesetzt, welche die gepflasterten und chaussierten Wege, zuweilen nur die letzteren, in sich begreifen; die Gestaltung derselben zu einer besonderen Kategorie

hat sich erst allmählich vollzogen; das Motiv für diese Aussonderung beruhte vornehmlich in dem Bedürfnis, den, wie oben bemerkt, bis in dies Jahrhundert hinein in den meisten deutschen Staaten zurückgebliebenen Chausseebau kraftvoller zu fördern. Zu den Mitteln solcher Förderung gehörte, daß Anlegung, Unterhaltung und Benutzung der Kunstraßen in besonderer, ihrer Eigenart entsprechender Weise geregelt wurde; teils in Ansehung des ihnen zu gewährenden Schutzes, teils in Ansehung der für den Bau und die Unterhaltung in Anspruch zu nehmenden Leistungen und Finanzquellen pflegten sie durch die Landesgesetzgebung mit besonderen Vorrechten ausgestattet zu werden; eine derartige Sonderstellung aber hatte zur Voraussetzung, daß für die Zugehörigkeit zur Kategorie der Kunststraßen gewisse Kriterien aufgestellt wurden; als Grundlage der Ausscheidung gilt die technische Beschaffenheit; wenn auch nach dem Sprachgebrauch der meisten Gesetzgebungen die Kategorie der Kunstraßen mit den Chausseeen auch die Pflasterdämme in sich begreift, so bilden, da Wege der ersteren Art meist nur innerhalb der Ortschaften, namentlich solcher mit städtischen Anbauverhältnissen üblich sind, innerhalb jener Kategorie extensiv doch die Chausseeen das weit überwiegende Element; unter ihnen werden die entweder mit Packlage und darüber befindlicher Steinschüttung oder nur mit letzterer hergestellten Straßen verstanden. Eine Übergangsstufe bilden die in einzelnen der östlichen Provinzen Preußens vermöge der Seltenheit des Chausseebaumaterials und der darauf beruhenden Kostspieligkeit der Herstellung von chaussierten Wegen im eigentlichen Sinne in Aufnahme gekommenen Kieschausseeen, d. h. lediglich mit Kiesschüttung hergestellte Wege, die

in mancher Hinsicht nach Analogie der Chausseeen behandelt werden. Insoweit die Zugehörigkeit zur Kategorie der Kunststraßen die Voraussetzung besonderer rechtlicher Behandlung bildet, genügt nach einzelnen Gesetzgebungen nicht der Nachweis des faktischen Zustandes, es bedarf vielmehr außerdem der formellen Anerkennung der Einreihung in jene Kategorie; so erklärt das preuß. Chaussee-Polizeigesetz v. 20/6 1887 mit Bezug auf die Voraussetzungen für die Anwendung der chausseepolizeilichen Bestimmungen für zur Kategorie der Kunststraßen (Chausseeen) gehörig: 1) alle Kunststraßen, auf welche die V. v. 17/3 1839, betr. den Verkehr auf den Kunststraßen, Anwendung findet; 2) alle Kunststraßen, für welche das Recht zur Erhebung von Chausseegeld verliehen ist oder die zusätzlichen Bestimmungen zu dem Chausseegeldtarif v. 29/2 1840 für anwendbar erklärt sind; 3) diejenigen Kunststraßen, welche als solche staatlich von dem Oberpräsidenten anerkannt werden; eine Abgrenzung, die jedoch nur insoweit gilt, als es sich um die Anwendbarkeit der zum Schutze der Chausseeen erlassenen Polizeigesetze handelt; viel weiter greift die Kategorie derjenigen Wege, bezüglich deren eine Verpflichtung zu chausseemäßiger Unterhaltung öffentlich-rechtlich sichergestellt worden ist (s. Germershausen, Wegerecht, Bd. I S. 322). Aber auch nach anderen Gesetzgebungen ist die bloße technische Beschaffenheit an sich für die Kategorie, welcher die Straße zugehört, noch nicht ohne weiteres entscheidend, vielmehr kommt sie meist nur als ein Motiv der Klassifizierung in Betracht; der Regel nach beruht jedoch das Hauptmotiv für die Einreihung der einzelnen Straßen in die behufs der Regelung der Unterhaltungspflicht maßgebenden Klassen in der Beziehung der Straßen zu dem Bedürfnis des en-

geren bzw. weiteren örtlichen Verkehrs (s. o. § 4); nach der Klasse, welcher die Straße von diesem Gesichtspunkt aus zugewiesen wird, pflegt sich dann auch das Maß der technischen Anforderungen in betreff der Herstellung und Unterhaltung zu richten; anderseits kommt es vor, daß die Unterhaltungspflicht gewisser kommunaler Verbände im allgemeinen schon durch die Eigenschaft der Straße als Kunststraße gegeben wird, wie denn beispielsweise das hess. G. v. 27/8 1881 (Art. 1 und § 7; vgl. Zeller, Handbuch der Verfassung und Verwaltung im Großherzogtum Hessen, Bd. II S. 200 ff.) die Verpflichtung zur Unterhaltung der nicht zur Kategorie der früheren Staats- und Provinzialstraßen gehörig gewesenen Kunststraßen, von gewissen Ausnahmen abgesehen, von den Kreisen, auferlegt. In rechtlicher Beziehung von den Straßen nicht geschieden sind die öffentlichen Plätze, obgleich der Umstand, daß sie neben den Bedürfnissen des gewöhnlichen Straßenverkehrs meist noch anderen Bedürfnissen wie denen des Marktverkehrs dienen, Besonderheiten der technischen Herstellung bedingen kann. — Eine besondere rechtliche Regelung haben dagegen nach einzelnen Richtungen in der Gesetzgebung die Brücken, d. h. diejenigen Kunstbauten gefunden, welche die durch Gewässer getrennten Straßenteile miteinander verbinden; obwohl sie der Regel nach integrierende Bestandteile (§ 2 Abs. 1 des sächsischen G. v. 12/1 1870 beispielsweise bezeichnet sie als Zubehörungen der Wege) der betr. Straßenzüge bilden, bedingt doch einesteils die besondere Technik der Herstellung und Unterhaltung sowie im Zusammenhange hiermit die größere Höhe des Finanzaufwandes gewisse Abweichungen der rechtlichen Behandlung; auch die Auffassung, daß, soweit es sich um Brücken über schiffbare Ströme

handelt, die Last des Brückenbaues ein Korrelat des auf jene Ströme bezüglichen Regals bzw. daß sie in erster Linie eine auf dem Recht der Erhebung eines Brückenzolls ruhende Verpflichtung bildet, behauptet in den bestehenden Gesetzgebungen noch Raum; es wird hierauf im Abschnitt über den Wegebau und die Wegebaupflicht (s. den betr. Art. § 24) zurückzugreifen sein.

§ 6. **Gliederung nach den Trägern der Unterhaltungslast: Staats-, Provinzial-, Kreis-, Bezirksstraßen, Vicinalwege, Ortsstraßen, Ortsdurchfahrten.** Nachdem durch die neuere Entwickelung die Fälle, in denen öffentliche Wege — wie die von Aktiengesellschaften erbauten Chausseeen in Preußen — von Privatpersonen unterhalten werden, immer mehr zur Ausnahme geworden sind, bildet es die Regel, daß Bau und Unterhaltung solcher Wege dem Staat, den Gemeinden bzw. den zwischen beiden stehenden mittleren und größeren Kommunalverbänden obliegt; es werden hiernach Staats-, Provinzial-, Kreis-, Bezirksstraßen, Gemeindewege und Ortsstraßen unterschieden; eine besondere Art der Gemeindewege pflegen die Vicinalwege zu bilden, unter denen die Verbindung zwischen mehreren Gemeinden herstellende und von diesen anteilig zu unterhaltende Wege verstanden werden; daß zur Unterhaltung von Straßen einer bestimmten Klasse eine gewisse Kategorie von Verbänden prinzipaliter verpflichtet erscheint, schließt nicht aus, daß sie für die Erfüllung dieses Zweckes von anderen Verbänden Beihilfen bzw. Zuschüsse erhält oder erhebt; es kann indessen aus dieser Beteiligung der Korporationen und Verbände sich auch ein Verhältnis der Konkurrenz zu gemeinsamer Tragung der Unterhaltungslast bilden, welches, wie dies in Elsaß-Lothringen in Ansehung der im Prinzip von den

Gemeinden zu unterhaltenden Vicinalwege der Fall, die prinzipale Verpflichtung der grundsätzlichen Träger der Unterhaltungspflicht noch mehr in den Hintergrund treten läßt. Eine Ausnahmestellung nehmen nach einem Teil der Gesetzgebungen gewisse Wegestrecken bzw. gewisse Arten der Wegeanlagen und der mit denselben verbundenen Kunstbauten ein, die, wie schon oben angedeutet, teils nach ihrer besonderen technischen Beschaffenheit, teils nach der Art des Verkehrsbedürfnisses, welches zu befriedigen sie bestimmt sind, eine besondere Regelung der Unterhaltungslast erheischen. Hierher gehören die innerhalb des Wohn= bzw. Anbaubezirks der Gemeinde, wie solcher in Süddeutschland unter der Bezeichnung Ortsetter verstanden wird, belegenen Strecken des Wegezuges, welche auch Ortsdurchfahrten, Ortstraversen genannt werden; da diese Strecken vor allem dem Verkehrsbedürfnis innerhalb der Gemeinde dienen, und da die Intensität dieses Verkehrs, sowie die Notwendigkeit eines Anschlusses an die die Straße begrenzenden Hochbauanlagen nicht selten kostspieligere Arten der Herstellung bedingt — insbesondere in den Städten ist die Anbringung von Trottoirs gebräuchlich — so hat in Ansehung solcher Durchfahrten die Gesetzgebung mehrerer Staaten die behufs der Herstellung und Unterhaltung der Gemeinde, in deren Interesse jene kostspieligeren Herstellungen erfolgen, obliegenden Leistungen beträchtlich erweitert. Daß betreffs der Regelung der Bau= und Unterhaltungspflicht Brücken, Feldwege, Eisenbahnzufuhrwege und Leinpfade eine Sonderstellung einzunehmen pflegen oder einnehmen können, ist schon oben angedeutet worden.

II. Rechtsverhältnisse.

§ 7. **Konstruktion der Rechtsbegriffe.** Dieselbe kompliziert sich dadurch, daß die Wege eine doppelte Natur haben; als Verwaltungsvermögen sind sie gleichzeitig Anstalten der öffentlichen Verwaltung und damit Bildungen des öffentlichen Rechts und Objekte des Privatrechts; sie sind ersteres, insoweit ihre dem öffentlichen Recht gewidmete Zweckbestimmung in Betracht kommt; sie sind letzteres, insoweit sie an dem Wegekörper und dessen Zubehör ein Substrat jener öffentlichen Zweckbestimmung haben, das mit den auf ihr ruhenden Einschränkungen und Lasten bzw. mit dem zu Gunsten desselben an anderen Grundstücken konstituierten Rechten einen Gegenstand privatrechtlicher Verfügung bildet; da indessen die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs innerhalb der gesetzlich gegebenen Grenzen absolute zu sein pflegen, so ist regelmäßig die privatrechtliche Natur, insoweit es sich um Erfüllung jener Anforderungen handelt, der öffentlich-rechtlichen untergeordnet. Das öffentliche Gebrauchsrecht enthält in sich zwei Elemente: einmal das Recht der innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen sich vollziehenden Benutzung des Weges für den Verkehr und zweitens das Recht der Vornahme der polizeilichen und technischen Maßnahmen, welche zur Sicherung jener Benutzung erforderlich sind; die Ausübung des erstgedachten Rechts erfolgt durch das Publikum überhaupt, jedoch ohne daß dies Recht damit zu einem Individualrecht des einzelnen ausgestattet wäre; es charakterisiert sich vielmehr als ein ausschließlich der Gesamtheit zustehendes Recht, dessen rechtliche Vertretung daher auch lediglich durch die öffentlich-rechtlichen, die Ge-

samtheit innerhalb der örtlich engeren oder weiteren Kreise repräsentierenden Organe der Selbstverwaltungskörper tragen bzw. des Staates erfolgen kann; es vereinigt sich daher diese Vertretung häufig mit den auf das zweite Element bezüglichen Befugnissen in Einer Hand. Der Umstand, daß die Eigenschaft der Wegeanlage als eines Objekts des Privatrechts der als einer Anstalt des öffentlichen Rechts untergeordnet ist, hat zur Konsequenz, daß, so lange die Eigenschaft der Anlage als öffentlicher Weg besteht, privatrechtliche Verfügungen über denselben nur insoweit stattfinden, als sie unbeschadet der Benutzung der Anlage für den öffentlichen Verkehr möglich sind; es ist die privatrechtliche Verfügung daher auf vereinzelte Fälle der Anwendung beschränkt; im allgemeinen erscheint die privatrechtliche Natur der Anlage mithin als eine latente d. h. als eine solche, welche zwar vor der Bestimmung des Wegekörpers zu einer Anlage des öffentlichen Verkehrs wie auch nach Aufhebung dieser Eigenschaft in voller Wirksamkeit besteht, während der Dauer jener Eigenschaft aber in ihren hauptsächlichen Wirkungen suspendiert ist. Dieser latente Charakter der privatrechtlichen Eigenschaft hat vielfach zu der Ansicht geführt, daß die Wegeanlage als res publica kein Gegenstand des Privatrechts sei, eine Ansicht, welche gegenwärtig wohl als eine allgemein aufgegebene betrachtet werden kann und welche auch in der neueren Gesetzgebung und Verwaltungspraxis einen Ausdruck nicht findet; es besteht vielmehr darin Übereinstimmung, daß der Weg nebst seinem Zubehör Objekt von Privatrechten und der privatrechlichen Verfügung nur insoweit und so lange entzogen ist, als solche mit der öffentlich-rechtlichen Zweckbestimmung der Wege unverträglich sein würde (s. über die Umbil-

dung der Auffassung Luthardt in den Blättern für administrative Praxis und Polizeigerichtspflege, Bd. XX S. 321 ff.; ferner über den älteren Standpunkt Seuffert, Prakt. Pandektenrecht, 4. Aufl., § 57, über den neueren Windscheid, Lehrbuch des Pandektenrechts, 6. Aufl., Bd. I S. 472 ff., welcher der Auffassung, die im vorstehenden als die gegenwärtig herrschende bezeichnet wurde, eine besonders vollendete Formulierung gegeben hat, „Sachen, welche durch menschliche Bestimmung dem gemeinen Gebrauch gewidmet sind", heißt es dort, „hören dadurch nicht auf, im Eigentume des betr. Staates oder der betr. Gemeinde, möglicherweise auch einer Privatperson, zu stehen. Dieses Eigentum tritt hervor, sobald die öffentliche Bestimmung der Sache wegfällt und auch während ihrer Dauer, soweit sie nicht entgegensteht. So lange die öffentliche Bestimmung der Sache dauert, entscheiden über ihre Benutzung die von der kompetenten Behörde getroffenen Anordnungen").

§ 8. **Öffentliches Gebrauchsrecht.** Die beiden Elemente desselben: die Benutzung für den Verkehr durch das Publikum und die auf Sicherstellung dieser Benutzung abzielende Thätigkeit der Verwaltungsorgane stehen miteinander in engster Wechselbeziehung; ihr materieller Umfang richtet sich nach der durch Gesetze, Herkommen, polizeiliche Anordnungen der Benutzung gezogenen Umgrenzung, einer Umgrenzung, die nach Maßgabe des Wechsels der Verkehrs- und sonstigen Verhältnisse Abwandlungen unterliegen kann; auch durch Umstände vorübergehender Natur als Witterungsverhältnisse können Einschränkungen der Benutzung durch das Publikum gegeben sein, die alsdann ebenfalls vorübergehender Natur sind; unabweislich sind solche Einschränkungen während der Ausführung

größerer Bau- und Reparaturarbeiten. Zu den durch die Rücksichten auf die Erhaltung der Substanz der Wege geforderten dauernden Einschränkungen gehören diejenigen, welche durch Gesetz oder Verordnung in Ansehung der Radfelgenbreite, der Spurweite, des Höchstmaßes der zu befördernden Lasten u.s.w. festgestellt zu sein pflegen. Naturgemäß sind Art und Umfang der Benutzung verschieden abgestuft nach der Kategorie, welcher ein Weg angehört, sie richten sich nach besonderen Grundsätzen, je nachdem es sich um einen Fuß-, Reit- oder Fahrweg handelt; wenn es, wie bereits oben erwähnt worden, als allgemeiner Rechtssatz betrachtet werden kann, daß Fahrwege auch dem Verkehr der Reiter und Fußgänger dienen, so gilt nicht das Gleiche von der Benutzung der Fahrwege zum Viehtreiben, welche Einschränkungen unterliegen kann und deren Zulässigkeit zu regeln im allgemeinen den ortspolizeilichen Vorschriften überlassen geblieben ist; ebenso ist die Zulässigkeit der Benutzung der Wege für die Beförderung von Maschinen, Ackergerät u.s.w. verschieden geregelt, es ist häufig die Beförderung von Pflügen, Eggen u.s.w. nur unter Benutzung von Rädern gestattet, Punkte, auf die im Artikel über die Wegepolizei des näheren zurückzukommen ist. Zu den in neuerer Zeit vereinzelt aufgekommenen Gebrauchsarten gehört das Befahren der Wege mit Straßenlokomotiven, das regelmäßig besonderer wegepolizeilicher Regelung unterliegt; einer solchen Regelung, sowie zugleich einer Auseinandersetzung mit dem Straßeneigentümer bedarf es in besonderem Maße dann, wenn es sich um Legung von Schienengeleisen und dauernde Benutzung des Wegekörpers für den Betrieb von Straßen-(Dampf- oder Pferde-)Bahnen handelt; s. das Nähere in dem Art. Straßen-

bahnen. — Da das öffentliche Gebrauchsrecht die Eigenschaft des Weges als eines öffentlichen zur Voraussetzung hat, so setzt die Ausübung desselben die Anerkennung jener Eigenschaft voraus; soweit dieselbe streitig ist, pflegt die Inanspruchnahme des Weges als eines öffentlichen bzw. die desfallsige Vorentscheidung zur Zuständigkeit der Verwaltungsbehörde zu gehören, deren desfallsige Beschlüsse alsdann der Anfechtung im verwaltungsgerichtlichen Verfahren unterliegen; so ist in Preußen jene Inanspruchnahme Gegenstand polizeilicher Verfügung, gegen welche alsdann die Klage des Inanspruchgenommenen bei dem Verwaltungsgerichte auf Anerkennung des Weges als eines Privatweges und event. die Klage im Rechtswege auf Entschädigung zugelassen ist (Zust.G. § 56 Abs. 4; Germershausen a. a. O. S. 458); ebenso wird in Bayern die Entscheidung darüber, ob einem Wege die Eigenschaft eines öffentlichen zukomme, zu den Verwaltungsrechtssachen gerechnet (s. u. § 11). Mit diesen auf Feststellung der Öffentlichkeit des Weges gerichteten Bethätigungen der administrativen bzw. verwaltungsgerichtlichen Organe nicht zu verwechseln sind die jenen Charakter des Weges materiell begründenden rechtlichen Vorgänge; als solche pflegen durch die Gesetzgebungen bzw. die Verwaltungspraxis anerkannt zu werden: längere Zeit widerspruchslos fortgesetzte Benutzung des Weges für den allgemeinen Verkehr (eine Thatsache, die jedoch nur insoweit in Betracht kommen kann, als nicht nach der besonderen Lage die Gesetzgebung — wie in Preußen in Ansehung der Fußwege — auch für gewisse Kategorieen von Privatwegen die Zulässigkeit öffentlicher Benutzung als Regel gilt), die Anlegung und Herstellung des Weges bzw. die Über-

gabe an den öffentlichen Verkehr durch eine Gemeinde, einen größeren Kommunalverband oder den Staat, die Widmung eines Privatweges nach vorherigem Erwerbe des bezüglichen Geländes bzw. des Benutzungsrechts durch eine Korporation der obengenannten Kategorieen, endlich die innerhalb der etwa in den Landesgesetzgebungen begründeten Zuständigkeit von der öffentlichen Behörde und zwar gegebenenfalls im Zwangswege ausgesprochene Einreihung eines Weges in eine Kategorie der öffentlichen Wege, eine Anordnung, die sich ebensowohl auf neu herzustellende Wege als auf solche Wege, welche bisher Privatwege waren, erstrecken kann; im ersteren Falle ist die Notwendigkeit dieser Herstellung gleichzeitig auszusprechen, im zweiten Falle bildet die Umwandlung des Privatweges in einen öffentlichen den Inhalt der Anordnung; soweit in den genannten beiden Fällen die betr. Anordnungen von den Verwaltungsorganen auszugehen haben, unterliegen sie nicht selten ebenfalls der Anfechtung im verwaltungsgerichtlichen Verfahren; es gilt dies zur Zeit insbesondere von der preußischen Gesetzgebung; während nach dem vor Erlaß der Kreisordnung geltenden Recht die Anlegung neuer bzw. die Umwandlung von Privatwegen in öffentliche Wege unter Ausschluß des Rechtsweges von den Polizeibehörden angeordnet werden konnte, findet jetzt über die Notwendigkeit der bezüglichen Maßnahmen das Verwaltungsstreitverfahren statt (s. über obiges insbesondere Wand, Öffentliche Wege, S. 38; Germershausen, Wegerecht, Bd. I S. 457 ff.; preuß. Zust.-G. § 56 ff.). Der Natur der Sache entspricht es, daß vor der Beschlußfassung über eine derartige Maßnahme den durch dieselbe berührten Beteiligten Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte und

Interessen gegeben werde, eine Forderung, die meist in einer förmlichen Rechtsvorschrift zum Ausdruck gelangt ist und die eine besonders eingehende Regelung in dem in Elsaß-Lothringen noch geltenden französischem Recht und dem durch dasselbe vorgeschriebenen Enqueteverfahren gefunden hat (s. Guillaume, Traité pratique de la voirie vicinale, 6. Aufl., S. 22 ff.). Ähnlich pflegt die Zuständigkeit bezüglich der Aufhebung der Eigenschaft des öffentlichen Weges abgegrenzt zu sein; auch hier gilt als Regel, daß den Beteiligten zur vorherigen Anbringung ihrer Einwendungen Gelegenheit zu geben ist; auch die neue preußische Gesetzgebung schreibt eine derartige öffentliche Aufforderung an die Beteiligten mit mehrwöchentlicher Frist vor (s. Zust.-G. § 57). Mit der von der zuständigen Behörde endgiltig ausgesprochenen Aufhebung jener Eigenschaft kommt selbstverständlicherweise das Recht der öffentlichen Benutzung in Wegfall und treten die Privatrechtsverhältnisse, wie oben bereits bemerkt, wieder in volle Wirksamkeit.

§ 9. **Privatrechte am Wegekörper und seinem Zubehör. Eigentum an demselben. Enteignung.** Da die Verwendung des für die Wegeanlage in Anspruch genommenen Geländes für Zwecke des öffentlichen Verkehrs die Eigenschaft dieses Geländes als eines Objekts von Privatrechten nicht aufhebt, sondern lediglich in ihren Wirkungen eingeschränkt bzw. suspendiert, so kommt es darauf an, die Natur jener Privatrechte zu bestimmen. Es ist keineswegs nötig, daß das betr. Gelände sich im Eigentum desjenigen Rechtssubjekts befinde, das zum Bau und zur Unterhaltung des Weges verpflichtet ist, vielmehr kann die Benutzung zur Wegeanlage dem Eigentümer des Grundstücks gegenüber auch in der Form einer Servitut bzw. selbst

einer gesetzlichen Beschränkung des Eigentums sichergestellt sein; letzteres ist u. a. der Fall bei dem sog. Leinpfad, den zu gestatten jeder Eigentümer des an den Fluß grenzenden Grundstücks verpflichtet zu sein pflegt. Immerhin ist es der weitaus vorwiegende Fall, daß Wegebaupflicht und Eigentumsrecht an dem Wege in demselben Rechtssubjekt zusammentreffen; dementsprechend gilt es als eine regelmäßige Voraussetzung für die Eröffnung eines öffentlichen Weges, daß das betr. Gelände sich im Eigentum des Wegebaupflichtigen befinde bzw. dies Eigentum von ihm erworben worden sei. Dieser Erwerb kann freihändig oder auf dem Wege der Zwangsenteignung erfolgen. Anwendungsgebiet und Voraussetzungen der letzteren sind in den einzelnen Gesetzgebungen verschieden umgrenzt bzw. geregelt; niemals bedarf es einer solchen, wenn das betr. Grundstück sich bereits im Eigentum des Wegebaupflichtigen befindet, da dessen etwaige Weigerung, das Grundstück für die Wegeanlage herzugeben, durch einfachen administrativen Zwang überwunden werden kann; dagegen ist ein solches Verfahren erforderlich, wenn das Grundstück sich im Eigentum eines anderen befindet und derselbe sich der freiwilligen Hergabe zu den für angemessen erachteten Bedingungen weigert. Regelmäßig hat die Einleitung des Verfahrens zur Voraussetzung, daß die Notwendigkeit der Anlegung bzw. der Verbreiterung, Verlegung oder sonstigen Änderung des Weges, durch welche das Bedürfnis des Grunderwerbs begründet wird, endgiltig festgestellt worden sei; die meisten Gesetzgebungen lassen unter Erfüllung dieser Voraussetzung die Zwangsenteignung bei jeder Art von öffentlichen Wegen zu; eine Ausnahme enthält es, wenn die bayerische Gesetzgebung — G. v. 17/11

1837, die Zwangsabtretung von Grundeigentum für öffentliche Zwecke betr., Art. 1 A 5 — die Zulässigkeit der Zwangsenteignung auf Staats- und Bezirksstraßen beschränkt, wogegen in Ansehung der Ortsstraßen und Gemeindewege die Gemeinden lediglich auf den Grunderwerb im Wege freien Ankaufs angewiesen sind. Seinem Objekte nach pflegt die Zwangsenteignung sich auf alles dasjenige Gelände zu erstrecken, dessen Verwendung zur Wegeanlage durch die angeordnete Neuanlegung des Weges bzw. die Verbreiterung, Verlegung desselben oder die Herstellung der als Zubehör zu betrachtenden Anlagen erforderlich wird. Um die Neuanlegung bzw. die zweckentsprechende Regulierung von Wegen zu erleichtern, haben nicht selten die Gesetzgebungen für die Feststellung des öffentlichen Nutzens der Anlage eine vereinfachte Form nachgelassen; so findet nach der in Elsaß-Lothringen noch geltenden französischen Wegegesetzgebung bei den Vicinalwegen insofern ein abgekürztes Enteignungsverfahren statt, als hier die Verordnung des Bezirkspräsidenten, durch welche die Anerkennung des Weges bzw. die Festsetzung der Breite desselben ausgesprochen wird, innerhalb der dadurch festgesetzten Grenzen das Eigentum von Grund und Boden auf die Gemeinde überträgt, dergestalt, daß das weitere Verfahren sich auf die im Wege der Vereinbarung bzw. durch Entscheidung zu bewirkende Regelung der Entschädigung beschränkt (G. über die Vicinalwege v. 21/5 1836 Art. 15). Die preußische Gesetzgebung läßt eine solche Vereinfachung wenigstens für den Fall der Gradlegung und Erweiterung öffentlicher Wege, sowie der Umwandlung von Privatwegen in öffentliche Wege eintreten; hier kann die Zulässigkeit der Enteignung, behufs deren Feststellung es

sonst eines Königlichen Erlasses bedarf, im Bezirksausschusse ausgesprochen werden, vorausgesetzt, daß das für jene Zwecke in Anspruch genommene Grundeigentum außerhalb der Städte und Dörfer gelegen und nicht mit Gebäuden besetzt ist (§ 3 Enteignungsgesetz v. 11/6 1874 und § 150 Zust.G. v. 1/8 1883; s. hierzu Germershausen, Wegerecht, Bd. I S. 474). Die Feststellung der Entschädigung erfolgt nach den sonst im Zwangsenteignungsverfahren geltenden Grundsätzen; eine der preußischen Gesetzgebung eigentümliche Bestimmung ist es, daß die Entschädigung in Grund und Boden gewährt werden muß, wenn Specialgesetze dies anordnen (§ 7 Enteignungsgesetz v. 11/6 1874); als ein solches Specialgesetz wurde der § 15 des Chausseereglements für die Grafschaft Mark betrachtet; ferner bestimmt in Ansehung der Landstraßen das A.L.R. § 20 T. II Tit. 15, daß zur Entschädigung der Eigentümer, welche den erforderlichen Boden dem Staat zu überlassen verbunden sind, dieser „denjenigen Boden vorzüglich anzuwenden berechtigt sei, welcher dadurch gewonnen werde, daß die neue Dammstraße nicht die ganze Breite des Weges erfordere oder daß durch die geradere Führung des Weges ein Teil des bisherigen Weges liegen bleibe". Eine noch weitergehende Bestimmung ist die des kursächsischen Mandats v. 28/4 1781, den Straßenbau betr., § 1, wonach angrenzende Eigentümer das zur Anlegung von Straßengräben erforderliche Terrain bis zum Maximum einer Größe von zwei Metzen Aussaat unentgeltlich herzugeben haben sollten; diese Bestimmung ist jedoch für Sachsen durch das Mandat v. 4/6 1820 aufgehoben worden und gilt auch für diejenigen preußischen Landesteile, in denen jenes Mandat als Provinzialrecht Giltigkeit hatte, als obsolet (Ludwig-Wolf,

Gesetzgebung über Wegebau ꝛc. im Königreich Sachsen, S. 56, Germershausen, Wegerecht S. 476). Während der Weg als ein öffentlicher besteht, äußert sich das Eigentumsrecht an demselben teils in den auf dessen Erhaltung bezüglichen Maßnahmen, wie insbesondere in der Anstellung von Processen gegenüber von Eingriffen durch andere, teils in der Abschließung von Rechtsgeschäften, als Veräußerung entbehrlicher Grundstückteile, Erwerb von Grundgerechtigkeiten an benachbarten Grundstücken, Bestellung von Dienstbarkeiten am Wegeterrain, soweit solche mit dem Recht der öffentlichen Benutzung vereinbar sind; aus der Notwendigkeit, die Interessen des letzteren zu wahren, ergiebt sich das Erfordernis einer Mitwirkung der Wegepolizeibehörde, wie sie die Gesetzgebungen für derartige Akte vorzuschreiben pflegen.

§ 10. **Rechtliche Verhältnisse zu den Eigentümern angrenzender Grundstücke.** Die Rechtssätze, durch welche die Beziehungen der Eigentümer benachbarter Grundstücke zu einander geregelt werden, finden zwar im Princip auch auf das Verhältnis des Wegeeigentümers zu den Eigentümern der an den Weg grenzenden Grundstücke Anwendung; es werden dieselben jedoch durchbrochen oder doch wesentlich modifiziert durch Besonderheiten, welche in der eigentümlichen Natur und der Zweckbestimmung des öffentlichen Weges ihre Begründung haben. Es beziehen sich diese Besonderheiten zunächst auf die Begründung von Dienstbarkeiten, welche den Eigentümern an den Weg grenzender Grundstücke eingeräumt werden können; während der Erwerb von Dienstbarkeiten an den dem Wege benachbarten Grundstücken durch die Wegeeigentümer lediglich nach den allgemeinen privatrechtlichen Normen zu beurteilen ist, kann andererseits

der Erwerb von Dienstbarkeiten am Wegekörper durch die Eigentümer angrenzender Grundstücke nur insoweit erfolgen, als die Ausübung solcher Dienstbarkeiten mit der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Zweckbestimmung des Weges zu vereinigen ist; es bedarf daher, wie schon oben — s. § 9 — angedeutet, behufs Bestellung solcher Dienstbarkeiten seitens des Wegeeigentümers der Konkurrenz der mit der Handhabung der wegepolizeilichen Befugnisse betrauten Organe. Die Formen der Dienstbarkeiten der letztgedachten Art sind die verschiedensten; zu den häufiger vorkommenden gehören: das Recht Durchlässe, Wasserleitungs-, Abzugs- und Entwässerungsrinnen oder Kanäle, Gasleitungsröhren anzulegen, Verkaufsstände, Telegraphen- oder Telephonstangen auf dem Wegeterrain aufzustellen u.s.w. Weit mehr gelangt jedoch die Eigenart der durch die Zweckbestimmung des öffentlichen Weges gegebenen Rechtsverhältnisse in den durch allgemeine gesetzliche Bestimmung den Eigentümern angrenzender Grundstücke eingeräumten Rechte bzw. auferlegten Einschränkungen und Lasten zum Ausdrucke. Unter den Rechten der Angrenzer verdient Erwähnung die durch die preußische Gesetzgebung — A.L.R. I, 8, §§ 78—81 — den Eigentümern an der Straße liegender Häuser eingeräumte Befugnis, den sog. Bürgersteig, soweit ihrerseits das Steinpflaster zu unterhalten ist, insoweit zu nutzen, als eine Verengung, Verunreinigung oder sonstige Verunstaltung der Straße vermieden wird. Erheblich mannigfaltiger gestaltet sind nach der Reichs-, den Landes- und Provinzialgesetzgebungen die den Eigentümern angrenzender Grundstücke zu Gunsten der öffentlichen Wege auferlegten Einschränkungen und Lasten; zu den gebräuchlichsten derselben gehören: die Pflicht

zur Beseitigung von Gräben, Triebwerken, Aesten, Bäumen und Gebäuden an öffentlichen Wegen, die Pflicht, bei Neu- bzw. ihnen gleichgestellten Reparaturbauten die Fluchtlinien einzuhalten bzw. mit dem Gebäude bis zu einer bestimmten Entfernung vom Wegerande zurückzutreten, die Pflicht, innerhalb einer gewissen Entfernung vom Wege nicht zu ackern, die Pflicht zur Aufnahme des behufs Entwässerung des Weges abgeleiteten Wassers, die Pflicht, unter gewissen Voraussetzungen die Entnahme von Wegematerialien zu gestatten, sowie die Pflicht, in Fällen, in denen die gewöhnlichen Postwege gar nicht oder schwer zu passieren sind, zu dulden, daß die ordentlichen Posten, die Extraposten, Kuriere und Estafetten sich der Neben- und Feldwege, sowie der ungehegten Äcker und Wiesen bedienen, unbeschadet jedoch des Rechts des Eigentümers auf Schadensersatz (Reichspostgesetz v. 28/10 1871 § 17); mehr den Charakter p o s i t i v e r L e i s t u n g e n haben: die Pflicht zur Pflanzung von Bäumen an den öffentlichen Straßen, soweit solche landes- oder provinzialgesetzlich den Angrenzern auferlegt worden ist, die Pflicht zur Grabenräumung einschließlich der Aufnahme der durch die Räumung gewonnenen Materialien, sowie zur Schneeräumung, die Verpflichtung, den ordentlichen Posten, Extraposten, Kurieren oder Estafetten den Bestimmungen des Reichspostgesetzes v. 28/10 1871 — § 20 daselbst — entsprechend gegen vollständige Entschädigung schleunige Hilfe zu gewähren u.s.w. In der Art und dem Maß, in welchem die Landes- und Provinzialgesetzgebungen die bezüglichen Beschränkungen und Verpflichtungen aufgenommen haben, gehen dieselben weit auseinander; nur in Ansehung der durch das Reichspostgesetz auferlegten Lasten waltet Gleichförmigkeit ob.

III. Zuständigkeit und Organisation.

§ 11. **Zuständigkeit: Verteilung derselben auf Organe der Verwaltung, der Verwaltungsrechtspflege, der bürgerlichen Rechtspflege.** Die Thätigkeit der öffentlichen Organe im Bereich des Wegewesens läßt sich unter dreierlei Gesichtspunkte bringen; sie hat zur Aufgabe einmal den Umfang der jenes Gebiet der Verwaltung einnehmenden Objekte und damit die materiellen Grenzen der von dem erwähnten Organe ausgehenden Bethätigung klarzustellen und evident zu erhalten; sie hat zweitens die Leistungen, deren es zur Versetzung der Wege in einen den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechenden Zustand und zu ihrer Erhaltung in diesem Zustande bedarf, nach Art, Maß, Verteilung und Aufbringungsmodus zu bestimmen und ihre dieser Bestimmung entsprechende Realisierung herbeizuführen; sie hat drittens darüber zu wachen, daß in der Benutzung des Weges den Gesichtspunkten der Sicherheit und Bequemlichkeit des Verkehrs und der Erhaltung der Wegeanlage Rechnung getragen und daß für das eine oder andere nachteilige Eingriffe verhütet werden. Wenn die nach den drei Richtungen zu entfaltende Thätigkeit im allgemeinen als mit der Umgrenzung des Aufgabenbereichs der Wegepolizei in ihrem weitesten Sinne zusammenfallend angesehen werden kann, so stellt die Bethätigung in der letztgedachten Richtung den Inhalt der Wegepolizei im engeren Sinne dar; nach allen drei Richtungen ist es in der Entwickelung der Gesetzgebung im allgemeinen leitendes Princip gewesen, die Geltendmachung der durch die bezeichneten Richtungen angedeuteten öffentlichen Interessen unter Vorbehalt einer mehr oder minder ausgedehnten verwaltungsgerichtlichen Kon-

trolle in die Hand der Verwaltungsorgane zu legen, das Verfahren im Rechtswege, sei es vor den Verwaltungs-, sei es vor den ordentlichen Gerichten, aber abgesehen von der Erledigung der strafrechtlich zu behandelnden Fälle auf diejenigen Fragen zu beschränken, in denen es sich um Individualrechte der Beteiligten handelt; soweit Privatrechte, deren Träger die die Verwaltung vertretenden Organe sind, in Betracht kommen, kann deren Geltendmachung regelmäßig im Wege des Civilprozesses erfolgen. In das Gebiet der ersten der oben erwähnten Richtungen gehören zweierlei Gruppen von Fällen: diejenigen, in denen die Feststellung der aus den jeweils bestehenden Rechtsverhältnissen sich ergebende Begrenzung der Objekte der Wegeverwaltung und diejenige, in denen die Veränderung dieser Begrenzung in Frage steht; ersterer Art sind die Fälle, in denen es sich um die Feststellung der öffentlichen Eigenschaft eines Weges, letzterer diejenigen, in denen es sich um die Neuherstellung, Erweiterung, Verlegung oder Aufhebung eines öffentlichen Weges oder um die Umwandlung eines Privatwegs in einen öffentlichen handelt; in Fällen der ersteren Art pflegen die bezüglichen Verfügungen der Kontrolle bzw. Revision der Verwaltungsgerichte, welche über Beschwerden und Berufungen zu urteilen haben, zu unterliegen, wogegen in Fällen der letzteren Art die Frage selbst der endgiltigen Erledigung durch die Verwaltungsinstanzen zu unterliegen, die Regelung der Entschädigung für die von der Maßregel betroffenen Individualrechte aber dem gerichtlichen oder verwaltungsgerichtlichen Verfahren vorbehalten zu sein pflegt. Was die zweite Richtung anlangt, so befinden über Art und Maß der Leistungen regelmäßig die Verwaltungsbehörden, wenngleich auch

hier einzelne Gesetzgebungen diese Beschlüsse oder einzelne Arten derselben einer verwaltungsgerichtlichen Kontrolle unterwerfen; weiter pflegen die Grenzen der verwaltungsgerichtlichen oder gerichtlichen Zuständigkeit bei den Fragen der Verteilung oder des Aufbringungsmodus der Leistungen gezogen zu sein. In den der dritten Richtung angehörigen Angelegenheiten ist regelmäßig die Zuständigkeit der Verwaltungsorgane eine ausschließliche und durch die Konkurrenz der richterlichen Thätigkeit nur insoweit begrenzte, als es sich um die in das Gebiet der letzteren fallende Anwendung strafrechtlicher Vorschriften handelt oder als gegen den Zuwiderhandelnden eine im Rechtswege geltend zu machende Entschädigungsforderung gegeben ist. — Die preußische Gesetzgebung hat es, ungeachtet der umfassenden Erörterungen, wie sie dem neuesten Zust.G. vorangegangen sind, zu einer völlig konsequenten und abschließenden sachlichen Regelung seither nicht gebracht; dem Inhalte nach charakterisieren sich die Bestimmungen durch eine verhältnismäßige Ausdehnung des der verwaltungsgerichtlichen Zuständigkeit vorbehaltenen Sachgebiets; der Anfechtung durch Klage im Verwaltungsstreitverfahren unterliegen namentlich alle Anordnungen der Wegepolizeibehörde, welche die Inanspruchnahme von Wegen für den öffentlichen Verkehr, sowie die Einziehung oder Verlegung öffentlicher Wege betreffen; wird ein Weg im Verwaltungsstreitverfahren für einen öffentlichen erklärt, so bleibt dagegen demjenigen, welcher privatrechtliche Ansprüche auf den Weg geltend macht, der im ordentlichen Rechtswege geltend zu machende Anspruch auf Entschädigung gegen den Wegebauverpflichteten nach den Grundsätzen des G. v. 11/5 1842 vorbehalten (Zust.G. §§ 56, 57; s. o. § 8). Im

übrigen spricht das Gesetz, indem es eine Neuverteilung der bezüglichen Befugnisse auf die Behörden vermeidet, den Grundsatz aus, daß „die Aufsicht über die öffentlichen Wege, sowie die Sorge dafür, daß den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs in Bezug auf das Wegewesen Genüge geschieht, im bisherigen Umfange den für die Wahrnehmung der Wegepolizei zuständigen Behörden verbleibe"; „sind hierzu", heißt es dann weiter, „Leistungen erforderlich, so hat die Wegepolizeibehörde einen Pflichtigen zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit binnen einer angemessenen Frist aufzufordern, und wenn die Verbindlichkeit nicht bestritten wird, erforderlichenfalls mit den gesetzlichen Zwangsmitteln anzuhalten. Auch ist die zuständige Wegepolizeibehörde befugt, das zur Erhaltung des gefährdeten Weges oder zur Wiederherstellung des unterbrochenen Verkehrs Notwendige auch ohne vorgängige Aufforderung des Verpflichteten für Rechnung desselben zur Ausführung bringen zu lassen, wenn dergestalt Gefahr im Verzuge ist, daß die Ausführung der vorzunehmenden Arbeit durch den Verpflichteten nicht abgewartet werden kann" (Zust.G. § 55). Gegen die Anordnungen der Wegepolizeibehörde, welche den Bau und die Unterhaltung der öffentlichen Wege oder die Aufbringung und Verteilung der dazu erforderlichen Kosten betreffen, findet alsdann zunächst Einspruch bei der Wegepolizeibehörde und gegen den von letzterer hierauf gefaßten Beschluß Klage im Verwaltungsstreitverfahren statt; ebenso unterliegen der Entscheidung in diesem Verfahren Streitigkeiten der Beteiligten darüber, wem von ihnen die öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur Anlegung oder Unterhaltung eines öffentlichen Weges obliegt (Zust.G. § 56; s. ferner über vorstehendes den sehr lehrreichen Abschnitt in Germershäu-

ser Wegerecht, Bd. I S. 335 ff.). Die bayerische Gesetzgebung beruht ebenfalls auf dem Princip, daß die Bestimmung derjenigen Leistungen, deren es zur Herstellung oder Unterhaltung eines öffentlichen Weges in einem den Anforderungen des Verkehrs entsprechenden Zustande bedarf, nach Art, Maß und Verteilung zur Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden gehören; als Verwaltungsrechtssachen werden bezeichnet Streitigkeiten über die „öffentliche Eigenschaft eines Weges mit Zubehörungen, einer Brücke oder eines Abzugskanals", sowie über „Verbindlichkeiten in Bezug auf Herstellung und Unterhaltung der nicht in die Klasse der Staatsstraßen gehörigen öffentlichen Wege, Brücken, Fähren, Stege und Abzugskanäle, unbeschadet der gesetzlichen Befugnis der Verwaltungsbehörden, über die Anlage von Distriktsstraßen und Gemeindeverbindungswegen und über deren Unterhaltung aus Distrikts- und Gemeindemitteln zu beschließen" (G. über Errichtung eines Verwaltungsgerichtshofes v. 8/8 1878 Art. 8 Z. 34); in der Praxis des Verwaltungsgerichtshofes sind diese Bestimmungen dahin ausgelegt worden, daß unter der zur verwaltungsgerichtlichen Zuständigkeit gehörigen Entscheidung über die öffentliche Eigenschaft eines Weges lediglich die deklarative Entscheidung (darüber ob ein Weg ein öffentlicher bereits ist), nicht aber die konstitutive Anordnung (dahin, daß ein öffentlicher Weg hergestellt bzw. ein Privatweg in solchen umgewandelt werden solle) begriffen wird (Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes v. 21/4 1890 in Sachen die Wegeverbindung zwischen Neusen und Hopfengarten, Bezirksamt Dinkelsbühl, betr.) und daß ferner unter den Entscheidungen über Verbindlichkeiten zur Herstellung 2c. von öffentlichen Wegen lediglich solche über Parteistreitigkeiten in Ansehung

eines und desselben Weges verstanden werden. Die Beschlußfassung darüber, ob ein öffentlicher Weg neu herzustellen bzw. einem Privatwege die Eigenschaft eines öffentlichen Weges neu beizulegen, sowie welche Leistungen zum Behuf der bestimmungsmäßigen Herstellung oon den aus Verhältnissen des öffentlichen Rechts Pflichtigen zu erfordern seien, ist lediglich Verwaltungssache; bestreitet die Gemeinde bzw. der Distrikt die gesetzliche Notwendigkeit, den Umfang oder die Art der angesonnenen Wegebaupflicht, so hat die Gemeindeaufsichtsbehörde hierüber Beschluß zu fassen; behauptet die Gemeinde der Regierung gegenüber, daß durch die betr. Verfügung der Verwaltungsbehörde das ihr gesetzlich zustehende Selbstverwaltungsrecht verletzt oder daß ihr eine gesetzlich nicht begründete Leistung auferlegt sei, so findet gegen den betreffenden Beschluß der Regierung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof statt (a. a. O. Art. 10, Z. 2; vgl. übrigens oben § 8). In Sachsen kommen nur Streitigkeiten über Ablösung besonderer Wegebauverbindlichkeiten einzelner Gemeindeglieder oder Klassen derselben oder anderer Personen, soweit solche Verbindlichkeiten nach §§ 5, 6 u. 7 des G. v. 12/1 1870 überhaupt noch bestehen, im Administrativjustizverfahren zum Austrage. Über die öffentliche Eigenschaft des Weges entscheiden die Bezirksausschüsse bzw. Stadträte (s. o. § 3); über die Herstellung neuer öffentlicher Wege hat die Amtshauptmannschaft unter Mitwirkung des Bezirksausschusses zu beschließen (s. Abschn. Wegebau und Wegebaupflicht § 20). In Württemberg gehören nach dem G. v. 16/12 1876 Streitigkeiten über die öffentlich-rechtliche Verbindlichkeit zur Herstellung und Unterhaltung von öffentlichen Wegen und Brücken unter mehreren Beteiligten vorbehaltlich des Rechts der

Verwaltungsbehörden, über die Notwendigkeit eines Baues und über die Art der Ausführung desselben endgiltig zu entscheiden, sowie über das von einer Gemeinde oder von einzelnen in Anspruch genommene Recht auf Benutzung eines öffentlichen Weges einschließlich der Frage, ob einem Wege die Eigenschaft eines öffentlichen Weges zukommt und vorbehaltlich des Rechts der Verwaltung, entbehrlich gewordene Wege abzuschaffen, zur Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte. Ergänzend tritt auch hier — Art. 13 des G. — die Rechtsbeschwerde ein, wenn von der Verwaltung bzw. Aufsichtsbehörde eine Verfügung getroffen ist, durch welche eine Korporation mit einer ihr nicht obliegenden Verbindlichkeit beschwert zu sein oder ein einzelner in einem ihm nach dem öffentlichen Recht zustehenden Anspruch auf das Bestehen eines öffentlichen Weges verkürzt zu sein behauptet (vgl. v. Sarwey, Das öffentliche Recht und die Verwaltungsrechtspflege S. 594). In Baden ist die Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden eine verhältnismäßig ausgedehnte. In den Bereich derselben fällt, abgesehen von der Entscheidung über die Frage, ob der Weg ein öffentlicher sei, vor allem die Aufsicht, soweit sie einen den Anforderungen des Verkehrs entsprechenden Zustand der Wege bzw. der Fürsorge dafür, daß der öffentliche Verkehr kein Hemmnis erfahre, sowie den Erlaß von diesen Zwecken dienenden Verordnungen zum Gegenstande hat, ferner die Prüfung der auf Herstellung und Verbesserung, sowie auf Einziehung von öffentlichen Wegen bezüglichen Projekte; von einzelnen Befugnissen, sodann die Beschlußfassung über die Frage, inwieweit die Herstellung, Verbesserung und Unterhaltung des öffentlichen Weges geboten sei und welchem Verbande die Verpflichtung zur Ausführung der bezüglichen Arbeiten

obliege, ob die Benutzung desselben für sonstige Anlagen und Vorrichtungen bzw. für Zwecke, welche nicht Verkehrszwecke sind und gegen welche Vergütung einzuräumen, ob die an einem öffentlichen Wege beanspruchten besonderen Nutzungen im öffentlichen Interesse zu untersagen seien — im letzteren Falle vorbehaltlich der richterlichen Entscheidung über die Entschädigung —; die Beschlußfassung über die Feststellung des bei Land- und Kreisstraßen für die Gemeinden in Betracht kommenden Bau- und Unterhaltungsaufwandes und über die Höhe der von den einzelnen Gemeinden zu leistenden Beiträge, vorbehaltlich der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung; über die Bewilligung von Nachläßen bei im Verhältnis zur Leistungsfähigkeit übermäßiger Belastung der Gemeinden; über die von den Gemeinden für Hilfeleistung bei Schneeaufräumungen zu leistenden Vergütungen; über die Frage, ob die Beteiligten verpflichtet, den Weg mit Baumpflanzungen zu versehen, über die Festsetzung des Ortsetters, sofern von den Beteiligten gegen die von der Gemeinde behufs der Bemessung der Wegebaupflicht bestimmte Ettergrenze Einwendungen erhoben werden. Dagegen gehören zur Zuständigkeit der verwaltungsgerichtlichen Organe die Beschlußfassung über die Beitragspflicht von wegebaupflichtigen Faktoren und Privatinteressenten in gewissen Fällen; als solche Fälle nennt das Gesetz die Entscheidungen über die für einzelne benachbarte Gemeinden und für einzelne Besitzer und Gewerbsunternehmer begründete Verpflichtung zur Teilnahme an dem Aufwande eines Gemeindeweges sowie über den Umfang dieser Verpflichtung; ferner über die zufolge den Bestimmungen des Straßengesetzes von den Gemeinden zum Neubau, zur Hauptverbesserung und zur Unterhaltung der Kreisstraßen zu leistenden besonderen Bei-

träge bzw. die Befreiung von diesen Beiträgen, außerdem die zweitinstanzliche Entscheidung in Rechtsstreitigkeiten, welche sich auf die Beitragspflicht von Gemeinden zur Unterhaltung, Verbesserung und zum Neubau von Landstraßen oder auf den Umfang dieser Verpflichtung beziehen, sowie endlich in Rechtsstreitigkeiten über die Verpflichtung zur Unterhaltung eines öffentlichen Weges, soweit es in diesem Falle sich darum handelt, welcher Verband unterhaltungspflichtig ist (Straßengesetz v. 14/6 1884 § 34ff.). — Auch in Elsaß-Lothringen gehören diejenigen Anordnungen, deren es zur Herstellung und Unterhaltung der Wege in einem den Anforderungen des Verkehrs entsprechenden Zustande bedarf, grundsätzlich zur Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden, wogegen der verwaltungsgerichtlichen Zuständigkeit — d. h. dem Verfahren vor dem Bezirksrat und in höherer Instanz dem Kaiserlichen Rat — hauptsächlich diejenigen Streitigkeiten überwiesen sind, bei denen Individualrechte einzelner in Betracht kommen; so ist es zu verstehen, wenn das G. v. 28. pluv. VIII Art. 4 Abs. 5 den allgemeinen Satz ausspricht, daß Streitigkeiten, welche sich in Sachen des großen Straßenwesens erheben, der Bezirksrat zu entscheiden hat. Eine besondere Regelung hatte die Zuständigkeit in Bezug auf Zuwiderhandlungen als „Eingriffe in das Eigentum, Lagerung von Mist und anderen Gegenständen und jede Art von Beschädigung, begangen an den großen Straßen, an den Bäumen, welche dieselbe einfassen, an den Kanälen, Strömen und schiffbaren Flüssen, den bei solchen befindlichen Leinpfaden, Vorlanden, Gräben und Kunststraßen" durch das G. v. 29. floréal X erfahren, welches die Feststellung den Verwaltungsbehörden, die definitive Entscheidung aber ebensowohl hinsichtlich der Strafen als

der civilrechtlichen Folgen den Präfekturräten übertragen hatte; mit der Aufhebung der strafrechtlichen Zuständigkeit der Präfekturräte bzw. der an die Stelle derselben getretenen Bezirksräte ist diese letztere Befugnis auf die ordentlichen Gerichte übergegangen (s. Althoff u. andere, Sammlung der in Elsaß-Lothringen geltenden Gesetze, Bd. II S. 185). Zu den wichtigeren Angelegenheiten, in denen auch zur Zeit die Bezirksräte zuständig sind, gehören die Entscheidung über gegen Veranlagung zu Frohnleistungen erhobene Reklamationen und die Regelung der von Besitzern an Steinbrüchen, industriellen Betrieben u.s.w. wegen außerordentlicher Abnutzung von Vicinalwegen zu leistenden Beiträge sogenannter industrieller Subventionen (Guillaume, Traité pratique de la voirie vicinale, 6. Aufl., S. 160 u. S. 206 ff.).

§ 12. **Organisation.** Sonder-Organisationen für die Aufgaben der Wegeverwaltung sind in den deutschen Staaten nur in geringem Maße ausgebildet worden. Soweit die Befugnisse der Wegepolizei im engeren Sinne in Betracht kommen, so verteilen dieselben sich auf die Organe der allgemeinen (Landes-) und der Ortspolizei; was die auf den Wegebau bezüglichen Aufgaben anlangt, so sind dieselben, je weitere Fortschritte die Kommunalisierung des Wegewesens gemacht hat, desto mehr zu Elementen im Aufgabenkreise der Gemeinden und vor allem der mittleren und größeren kommunalen Verbände umgewandelt worden, ohne daß hierbei der Gedanke einer Specialorganisation zu allgemeinerer Geltung gelangt wäre; vor allem ist die Institution neben der Ortsgemeinde bestehender besonderer Wegegemeinden der Entwickelung in den deutschen Staaten fremd geblieben; wo derartige Specialverbände bestehen, setzen sie sich aus Gemeinden

bzw. Gutsbezirken zusammen, doch sind auch in dieser Gestalt besondere Wegeverbände nur selten zur Ausbildung gelangt; zu einem notwendigen Gliede im allgemeinen Aufbau der Wegeverwaltung sind sie, soweit die hier in den Kreis der Darstellung gezogenen größeren und mittleren deutschen Staaten in Betracht kommen, nur in Schleswig-Holstein ausgestaltet worden; das Konkurrenzverhältnis, wie es in Elsaß-Lothringen für die Zwecke des Vicinalwegebaues zwischen den Gemeinden geordnet ist, fällt nicht unter den Begriff der Begründung besonderer Wegeverbände, sondern lehnt an die Verwaltung des zwischen der Gemeinde und dem Staate stehenden größeren Kommunalverbandes, des Bezirks sich an; in Baden und Hessen hat die Institution der Vicinalwege sich nicht behauptet, sondern der durch die spätere Gesetzgebung — bad. Straßengesetz v. 14/6 1884, hess. G. v. 27/4 1881 — begründeten Institution der Kreisstraßen Platz gemacht. Soweit einzelne Gemeinde- und Kommunalverbände Anlaß zur Aufstellung besonderer ausführender Organe für den Bereich der Wegeverwaltung gehabt haben, waren hierbei, wie auch für die der betr. Person gegebene Gliederung, lediglich Zweckmäßigkeitsmotive leitend; fast überall hat jedoch die Bestellung solcher besonderer Organe sich auf die unteren und mittleren Instanzen (Straßenaufseher und Straßenwärter, Straßen- und Wegebauinspektoren) beschränkt, während die Leitung den mit der allgemeinen Verwaltung des Verbandes betrauten Organen vorbehalten geblieben und denselben für die bezüglichen Geschäfte lediglich ein technischer Beirat zur Seite gestellt worden ist; diese Organisation hat im allgemeinen auch in den preußischen Provinzen platzgegriffen, in denen der Landesdirektor mit Hilfe des als technischen Bei-

rats fungierenden Beamten (Landes- oder Provinzialbaurats) und unter bestimmungsmäßiger Mitwirkung des Provinzialausschusses und des Provinziallandtags die Verwaltung des Straßen- und Wegebauwesens leitet, für die ihm als ausführende Organe (Kreis-) Wegebauinspektoren und demnächst Straßenaufseher oder Straßenwärter zur Verfügung stehen (s. beispielsweise das Reglement für die Provinz Brandenburg v. 1/11 1876, für die Provinz Sachsen v. 5/12 1876). Soweit der Staat unmittelbar Straßen und Wege zu unterhalten hat, pflegt für die Leitung eine besondere Lokalbehörde bestellt oder diese Leitung einer für den Straßen- und Wegebau des Staats und der Kommunalverbände gemeinsam bestellten Behörde übertragen zu sein; im übrigen ist das sachliche Wirkungsgebiet dieser Behörde in den einzelnen Staaten verschieden abgegrenzt: so beschränkt Sachsen die Zuständigkeit des dem Finanzministerium unmittelbar untergeordneten Straßenkommissars auf die technische Leitung des Staatsstraßenbaues, während im übrigen dieser Verwaltungszweig den Amtshauptmannschaften übertragen ist; dagegen vereinigt in Württemberg sich die gesamte Leitung des Staatsstraßenwesens bei der durch die Königl. V. v. 30/11 1840 beim Ministerium des Innern eingerichteten Abteilung für den Straßen- und Wasserbau; dieser Abteilung sind die Oberämter und die Straßen- und Wasserbauinspektoren unmittelbar untergeordnet. In Baden wird die Aufsicht über Anlage, Verbesserung und Unterhaltung der öffentlichen Wege unter Mitwirkung der technischen Behörde — der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues — durch das Ministerium des Innern geleitet (V. des Ministerium des Innern v. 17/1 1885, das Straßengesetz betr., §§ 1, 32). In Elsaß-

Lothringen gehört die Leitung des Staatsstraßenwesens zum Geschäftskreise der Ministerialabteilung für öffentliche Arbeiten, die Mittelinstanzen (Kreisingenieur, Wegemeister) sind für Staats-, Bezirksstraßen und Vicinalwege gemeinschaftlich. In Bayern und Hessen vereinigt sich die Leitung des Staatsstraßenwesens mit der des gesamten Staatsbauwesens bei einer gemeinsamen Oberbaubehörde, welche durch eine Abteilung, in Bayern des Ministeriums des Innern, in Hessen des Finanzministeriums, gebildet wird. In Preußen besteht eine mit der Leitung des Staatsstraßenbaues betraute Behörde überhaupt nicht mehr, nachdem mit dem Übergange der Staatsstraßen auf die Provinzialverbände dieser Zweig der Staatsverwaltung seine Aufgaben verloren hat.

Zweiter Abschnitt.

Wegebau und Wegebaupflicht.

Vorbemerkung.

§ 13. **Begriff und Gliederung.** Unter Wegebau und Wegeunterhaltung wird die Fürsorge dafür verstanden, daß den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs durch diesen Bedürfnissen entsprechende Wegeanlagen genügt werde: die Operationen, in denen diese Fürsorge sich bethätigt, gliedern ihrem wirtschaftlichen Inhalte nach sich in diejenigen, deren es bedarf, um da, wo es an einer öffent-

lichen Wegeanlage überhaupt oder doch an einer den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechenden derartigen Anlage fehlt, eine solche Anlage herzustellen und in diejenigen, welche erforderlich sind, um die einmal vorhandene, den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechende Wegeanlage in diesem Zustande zu erhalten. Jene umfassen diejenigen Verwaltungsakte und Leistungen, welche sich auf die Neuanlage, Verlegung, Verbreiterung des Weges, auf seine Herstellung in verbesserter Beschaffenheit beziehen, diese auf die Ausgleichung der durch den Gebrauch des Weges oder sonstige Ereignisse an der Substanz herbeigeführten Abnutzung, Verringerungen und Schäden. Jene Leistungen werden unter Wegebau im engeren Sinne, diese unter Unterhaltung begriffen. Die unter die Bezeichnung der Unterhaltung fallenden Leistungen pflegen wieder, je nachdem es sich um die infolge der gewöhnlichen Abnutzung periodisch notwendig werdenden Erneuerungen der Substanz oder gewisser Substanzteile oder um die Beseitigung von Schäden handelt, welche durch eine vermöge besonderer Ereignisse vermehrte Abnutzung oder durch Zerstörungen verursacht sind, in Leistungen der laufenden und in solche der außerordentlichen Unterhaltung geschieden zu werden. Den letzteren werden nicht selten die durch die gewöhnliche Abnutzung in längeren Perioden notwendig werdenden größeren Erneuerungsarbeiten gleichgestellt. Die Gesamtheit jener teils auf den Wegebau im engeren Sinne, teils auf die Unterhaltung bezüglichen Leistungen wird unter der Bezeichnung des Wegebaues im weiteren Sinne zusammengefaßt werden können; unter Baupflicht i. w. S. wird dementsprechend in diesem Artikel die Verpflichtung zu der ebenso auf den Bau im engeren Sinne wie der auf die Unterhal-

tung bezüglichen Fürsorge zusammengefaßt werden. Ihrer Form nach scheiden sich die Leistungen, in denen jene Fürsorge sich vollzieht, in wirtschaftliche Leistungen, welche, wie Arbeiten und Materiallieferungen, Elemente des technischen Interesses des Wegebaues bilden und in die auf Zusammenfassung und Leitung der bezüglichen Operationen gerichtete Thätigkeit der Verwaltung, wohin die administrative Regelung und Beaufsichtigung jener erstgedachten Leistungen, die Aufstellung der Voranschläge, das Rechnungswesen u.s.w. gehören. Ein praktischer Anlaß zur Scheidung von beiderlei Bethätigungen und ihrem Bereich wird häufig dadurch gegeben, daß die Faktoren, zu deren Zuständigkeit die letztgedachten administrativen Funktionen gehören, nicht mit denjenigen zusammenfallen, auf denen die Verpflichtung zu den erstgedachten Leistungen ruht. Je mehr die Kommunalisierung des Wegewesens sich vollzogen, eine desto vielfältigere und engere ist die Wechselbeziehung geworden, in der die Regelung der Wegebaupflicht zu der kommunalen Organisation der einzelnen Staaten steht. Hieraus erklärt es sich, daß ungeachtet mancher gemeinsamen Züge doch im einzelnen die Entwickelung der bezüglichen Institution eine so mannigfach auseinandergehende geblieben ist, dergestalt, daß sie der Hauptsache nach nur gesondert nach den verschiedenen Staaten genügend zur Anschauung gebracht werden kann. Erst im Anschluß an diese bezüglich der Rechtsentwickelung der Einzelstaaten zu gebende Darstellung wird im Nachstehenden der Versuch einer Charakterisierung der Wegebaupflicht und des Finanzrechts des Wegebaues seinen wichtigsten Richtungen nach gemacht werden.

I. Die Wegebaupflicht in den einzelnen Staaten.

§ 14. **Preußen: a) Hauptmomente der Rechtsentwickelung.** Wegebau- und Wegeunterhaltungspflicht gehören zu den Rechtsmaterien, deren Regelung in Preußen hinter den Anschauungen und Anforderungen der Gegenwart am meisten zurückgeblieben ist. Diese Regelung ist noch heute eine größtenteils provinzielle und lokale; sie wird vielfach beherrscht durch Rechtssätze, welche der Zeit ihrer Entstehung und der in ihnen zum Ausdruck gelangten Auffassung nach einer überwundenen Epoche angehören. Namentlich die in den Provinzen der Monarchie alten Bestandes geltenden Wegeordnungen rühren ihrer Mehrheit nach aus dem vorigen, in einzelnen Fällen selbst aus noch früheren Jahrhunderten her. Die Rechtsauffassung dieser Zeit betrachtete Herstellung und Unterhaltung von Wegen, namentlich soweit solche dem örtlichen Verkehr dienten, in erster Linie als eine Aufgabe und Last des mit seinen Interessen bei den Wegeverbindungen beteiligten, in der Nähe belegenen Grundbesitzes. Über Art und Umfang der Beteiligung läßt sie, soweit nicht besondere Privatrechtstitel vorliegen, meist das Herkommen entscheiden; durch dasselbe wird namentlich auch in denjenigen Fällen, in denen Gemeinden und Gutsherrschaften zum Wegebau herangezogen werden, das Verhältnis geregelt, in welchem beiderlei Faktoren bei den Leistungen zu konkurrieren haben. Für die Aufstellung allgemeiner Normen blieb hiernach nur etwa insoweit Raum, als es sich um subsidiäre Rechtsvorschriften für Fälle handelte, in denen jene örtliche Regelung eine unzureichende blieb oder als bei gewissen wichtigeren Straßenzügen

die Interessen des allgemeinen Verkehrs und des Staates in Betracht kamen. Es bezeichnet einen Fortschritt, daß während im gemeinen Rechte derartige Normen nur wenig ausgebildet werden, dem Vorgange der Gesetzgebungen in anderen deutschen Staaten folgend — vgl. insbesondere die Bestimmungen des kursächsischen Mandats, den Straßenbau betr. (s. unten § 7) — das A.L.R. allgemeine Rechtsregeln wenigstens über die sogenannten Land- und Heerstraßen aufstellte. Diese Rechtsregeln verfolgen indessen in erster Linie nur den Zweck einer näheren Abgrenzung und Feststellung der auf jene Straßen bezüglichen Rechte des Staates; gewissermaßen als Korrelat dieser Rechte findet die Unterhaltungspflicht hier ihre Stelle. In betreff der Land- und Heerstraßen (s. über die Begriffsbestimmung im Art. Wege und Straßen § 4) heißt es im A.L.R. II, 2 § 2: „Ohne besondere Erlaubnis des Staates darf sich niemand eine Verfügung über solche Straßen anmaßen". § 4: „Der Staat hingegen ist berechtigt, die Land- und Heerstraßen, soweit er es zum gemeinen Besten dienlich findet, zu verändern und zu verlegen." § 5: „Doch muß er alsdann die Eigentümer der Grundstücke, über welche die verlegte Straße geht, entschädigen." § 7: „Der freie Gebrauch der Land- und Heerstraßen ist einem jeden zum Reisen und Fortbringen seiner Sachen gestattet." § 8: „Alle anderen Nutzungen aber, welche von solchen Straßen gezogen werden können, gehören nach Gemeinem Rechte zu den niederen Regalien." § 11: „Gegen den Genuß der dem Staate von den Landstraßen zukommenden Nutzungen ist er verpflichtet, für die Unterhaltung der Sicherheit und Bequemlichkeit derselben zu sorgen." § 12: „Für den aus Unterlassung dieser Pflicht entstandenen Schaden sind diejenigen, welche bei der

vom Staate ihnen aufgetragenen Sorge dafür sich eines groben oder mäßigen Versehens schuldig gemacht haben, verantwortlich." § 13: „Die Einwohner der an der Straße liegenden Gegend sind nach gemeinem Rechte zur Arbeit mit Hand- und Spanndiensten bei Unterhaltung und Besserung der Wege nach Anordnung des Staates verbunden." § 19: „Diese Verbindlichkeit erstreckt sich auf alle Einwohner, durch deren Distrikt, Kreis- oder Kirchspiele dergleichen Landstraße geht und die nach den Gesetzen oder Landesverfassungen zur Gemeinarbeit verpflichtet sind." § 15: „Wo durch Provinzialgesetze oder besondere Wegeordnungen die Verbindlichkeit zur Unterhaltung der Landstraßen näher oder anders bestimmt ist, hat es dabei auch in Zukunft lediglich sein Bewenden." § 16: „Auch bei Anlegung neuer Wege kann der Staat von den nach der Landesverfassung zur Wegearbeit überhaupt verpflichteten Einwohnern, welche von dem neuen Wege Vorteile haben, Hand- und Spanndienste fordern." Die Verpflichtung des Staates zum Bau und zur Unterhaltung der Landstraßen erscheint daher sehr wesentlich durch die den Einwohnern auferlegte Verpflichtung zur Leistung von Hand- und Spanndiensten beschränkt; sie ist ferner eine subsidiäre, indem sie nur insoweit eintritt, als die Provinzialgesetze oder besondere Wegeordnungen nicht ein anderes bestimmen; da indessen fast alle Wegeordnungen derartige besondere Bestimmungen enthalten, sind es im wesentlichen nur die Provinzen Sachsen und Posen, in denen jene Verpflichtung des Staates als eine praktisch wirksame sich erhalten hat. Der anderen Wege gedenkt, abgesehen von der Regelung einzelner privatrechtlicher Verhältnisse, das A.L.R. nur insoweit, als es (§ 37 II 7) unter den Gemeinarbeiten, zu welchen ein jedes

Mitglied einer Dorfgemeinde Dienste und Beiträge leisten muß, in erster Linie der Ausbesserung der gemeinschaftlichen Wege und Brücken gedenkt. — Innerhalb viel engerer Grenzen bewegen sich die auf die öffentlichen Wege bezüglichen Vorschriften des Code civil, welche in dem zum Bezirke des ehemaligen Appellationsgerichts zu Köln gehörigen Teile der Rheinprovinz als subsidiäres Recht zur Anwendung kommen. Sie beschränken sich auf die Bestimmung, daß alle auf Kosten des Staates zu unterhaltenden Wege und Landstraßen für Staatseigentum zu erachten (Art. 538) und daß zu den zum allgemeinen Besten oder zum Vorteile einer Gemeinheit festgesetzten gesetzlichen Servituten auch diejenigen gehören, welche den Straßenbau und die Straßenverbesserung zum Gegenstande haben, daß aber ferner alles, was sich auf diese Gattung von Dienstbarkeiten beziehe, in eigenen Gesetzen und Verordnungen bestimmt sei (Art. 649 und 650). Derartige besondere Gesetze waren bereits unter der ersten französischen Republik und demnächst dem Kaiserreich in größerer Zahl erlassen worden und hatten solche in einem Teile der Rheinprovinz Giltigkeit erlangt, woselbst sie noch gegenwärtig in Kraft bestehen (v. Rönne preuß. Staatsrecht Bd. IV S. 550 fg.). — Da hiernach im gesamten Gebiete des früheren Bestandes der Monarchie der Schwerpunkt für die Regelung der Wegebau- und Unterhaltungspflicht in den provinzialrechtlichen Normen liegt, trägt ungeachtet der in einer größeren Zahl dieser Normen wiederkehrenden gemeinsamen Gedanken doch der Zustand den Stempel der Buntscheckigkeit und Zerfahrenheit, eine Charakterisierung, welche durch den Hinzutritt neuer Landesteile im Jahre 1866 insofern eine Steigerung erfahren hat, als damit eine weitere Vermehrung der geltenden Provinzialrechte

eingetreten ist. Sachlich bezeichnen die in diesen Landesteilen, von denen die Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein bereits ein kodifiziertes Wegerecht besaßen, vorgefundenen und seitdem in Kraft gebliebenen Wegegesetzgebungen den in den meisten altländischen Provinzen bestehenden gegenüber einen Fortschritt, der sich vor allem in dem hier weit vollständiger zur Durchführung gekommenen Gedanken einer Kommunalisierung der Wegebaupflicht bekundet. — Während hiernach an die Institution der Land- und Heerstraßen in der Umgrenzung, wie sie ihr durch das A.L.R. gegeben wurde, sich die Herausbildung eines einheitlichen Wegerechts nur in geringerm Maße angeknüpft hat, so hat doch in Ansehung derjenigen dieser Straßen, welche als Kunststraßen ausgebaut waren oder demnächst ausgebaut wurden, das praktische Bedürfnis eines ausreichenden Schutzes und einer gesicherten Unterhaltung zur Anbahnung gleichförmigerer Einrichtungen geführt, aus welchen wenigstens in betreff dieser wichtigsten Klasse von Wegen ein bis zu einem gewissen Grade einheitlicher Rechtszustand hervorgegangen ist. Nebenher gingen auf Reform des Wegerechts und Begründung einer einheitlichen Wegegesetzgebung überhaupt gerichtete Bestrebungen, Bestrebungen, die bisher zu einem Abschluß nicht gelangt sind. Die provinziellen Wegerechte, das besondere Wegebaurecht der Kunststraßen und die auf Vereinheitlichung des Wegerechts im allgemeinen abzielenden Bestrebungen bilden daher diejenigen Momente, welche eine Darstellung der Grundzüge der Rechtsentwickelung und des Rechtszustandes in den Bereich ihrer Aufgabe zu ziehen hat.

§ 15. **Preußen (Fortsetzung): b) Die provinziellen Wegerechte.** Dieselben beruhen in for-

meller Hinsicht auf den für einzelne Provinzen publizierten kodifizierten Provinzialrechten, Wegeordnungen und sonstigen, den Gegenstand regelnden Gesetzen, wie sie teils für ganze Provinzen, teils für einzelne Teile derselben erlassen worden sind, auf geltenden Gewohnheitsrechten, endlich auf denjenigen Rechtsnormen, welche bei der Vereinigung mit Preußen in den betreffenden Landesteilen als geltend vorgefunden und seitdem in Kraft geblieben sind; eine kodifizierte Specialgesetzgebung über Wegebau und Wegeunterhaltung besitzen, wie bemerkt, nur die Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein. Dem materiellen Inhalte nach unterscheiden diese provinziellen Wegerechte sich vor allem danach, inwiefern sie mehr die Gemeinschaft des an den einzelnen Wegeverbindungen beteiligten Privatinteresses oder die Abgrenzung der öffentlich-rechtlichen Aufgabensphäre der Gemeinde- und kommunalen Verbände für die Regelung der Wegebaupflicht zur Basis machen. Jenes Princip mag hier kurz mit dem Interessenten-, dieses mit dem Kommunalprincip bezeichnet werden. Je nachdem das eine oder das andere Princip prävaliert, lassen sich zwei Hauptgruppen unterscheiden, von denen die eine die Mehrzahl der in den alten, namentlich den östlichen Provinzen geltenden Wegerechte umfaßt, wogegen die andere die Wegerechte der im Jahre 1815 von Frankreich neu- oder zurückerworbenen, sowie der im Jahre 1866 hinzugetretenen Landesteile in sich begreift. Was die erste Gruppe anlangt, so vollzieht die Verteilung der Wegelast nach dem Interesse sich in einer zweifachen Stufe: einmal in der principalen Unterhaltungspflicht des unmittelbar an die Straße grenzenden Grundbesitzers bzw. der an derselben belegenen Gemeinde- und Gutsbezirke; zweitens in der sub-

sidiären Beitragspflicht der Interessenten weiterer örtlicher Gebiete. Was erstens die principale Verpflichtung derjenigen anlangt, die vermöge der unmittelbaren Nachbarschaft an der Straße interessiert sind, so ist der leitende Gedanke der, daß dem Nutzen, welchen der Weg dem angrenzenden Grundbesitze gewährt, auch eine verhältnismäßige Unterhaltungspflicht des letzteren entsprechen müsse. Dieser Gedanke kommt jedoch der Regel nach in der Form zur Anwendung, daß die Inanspruchnahme jener Interessenten durch Vermittelung der von der Straße berührten Gemeinden und Gutsbezirke stattfindet, dergestalt, daß es diesen überlassen ist, die vorgedachte Verpflichtung des Grundbesitzers zur Geltung zu bringen, was dann immer mehr zu einer Gleichstellung der Wegebaulast mit anderen Kommunallasten geführt hat; soweit einzelne Wegeordnungen die direkte und individuelle Verpflichtung des Grundbesitzes als Princip aussprechen, beruht dies zum Teil auf ungenauer Ausdrucksweise bzw. irrtümlichen Voraussetzungen, wie beim westpreußischen Wegereglement v. 4/5 1796, bei dessen bezüglichen Bestimmungen anscheinend eine mißverständliche Auffassung des Entwurfes des ostpreußischen Provinzialrechts leitend gewesen ist (Motive des am 28/1 1875 vorgelegten Entwurfes einer Wegeordnung für den preußischen Staat, Drucksachen des Abgeordnetenhauses, II. Session 1875, Nr. 24 S. 27 fg.); oder aber, es ist dem Princip eine so bedingte und weite Formulierung gegeben, daß das Bestreben der Praxis, die bezüglichen Vorschriften in den Rahmen einer durch das Mittelglied der Gemeinde auf den Einzelnen entfallenden Last zu bringen, kein Hindernis findet. Eine derartige Auslegung haben namentlich auch die Bestimmungen des schlesischen Landstraßen-

und Wegereglements vom 11/1 1767 gefunden, welches an einzelnen Stellen (§§ 7 und 5) Gemeinden und Dominien als wegebaupflichtig bezeichnet, in § 6 aber bestimmt: „Und da nach der alten hergebrachten Gewohnheit derjenige, welcher mit seinen Ackerstücken an die Landstraße anstößt, den Teil derselben, welcher daran liegt, in Stand setzen und erhalten muß, so hat es dabei lediglich sein Bewenden und es hat sich niemand dieser Schuldigkeit zu entziehen. Es ist aber dieses nur von den Stückäckern zu verstehen, welche der Breite nach an die Landstraße anstoßen. Sollte etwa der Acker eines oder des anderen Unterthanen der Länge nach an die Landstraßen stoßen, so müssen alle diejenigen, welche in derselben Flur Acker haben, zu der Wegebesserung und Unterhaltung mit konkurrieren und können sich in solchem Falle auch nicht die Dominien davon ausschließen". Die Praxis hat jedoch diese Bestimmungen dergestalt in Einklang gebracht, daß durch die ersteren das Princip einer Verpflichtung der Gemeinden und Güter für festgestellt erachtet, in der letzteren dagegen ein Hinweis auf die herkömmliche Verteilungsart innerhalb der Gemeinden gefunden wird (Motive a. a. O. S. 30 fg.). Für das Maß der Beteiligung der verpflichteten Gemeinden und Güter ist nach den Wegeordnungen meist der Grundsatz bestimmend, daß jede Gemeinde und jedes Gut die innerhalb ihrer Feldmark belegenen Wegestrecken zu unterhalten bzw. nach Verhältnis der Länge derjenigen Strecken zu konkurrieren haben, mit denen sie an die betreffende Straße grenzen; doch findet hierbei nicht selten auch ein Zurückgreifen auf Herkommen und Ortsverfassung statt, welches erstere namentlich da, wo es sich um den Aufbringungsmodus innerhalb der Gemeinde und das Verhältnis der Verteilung der

Leistungen zwischen Gutsherrschaften und Dorfgemeinden handelt, von entscheidender Bedeutung zu sein pflegt. In letzterer Beziehung ist oft die Beteiligung derartig geregelt, daß der Gutsherrschaft die Materialienlieferung obliegt, die Dorfgemeinde die Hand- und Spanndienste zu leisten hat. Die subsidiäre Beteiligung weiterer Kreise gelangt dagegen in der sogenannten Kreis- und Nachbarhilfe zur Geltung, unter welcher die in einzelnen Fällen umfangreicherer Bauten über einen größeren örtlichen Bereich sich erstreckende Beteiligungs- bzw. Beitragspflicht verstanden wird. Eine Andeutung dieses Princips wird in der oben erwähnten Vorschrift des A.L.R. (§ 14 II 15) gefunden, nach welcher „die Verbindlichkeit zur Unterhaltung und Besserung der Wege sich auf alle Einwohner erstreckt, durch deren Distrikt, Kreis- und Kirchspiel dergleichen Landstraße geht und die nach den Gesetzen und Landesfassungen zur Gemeinarbeit verpflichtet sind", eine Bestimmung, die nach der bei der Revision der Monita von Suarez gemachten Bemerkung auf der Erwägung beruht, „daß wolle man die Straßen- und Wegereparaturen den Interessenten, über deren Feldflur der Weg gehe, allein aufbürden, dies eine ebenso große Unbilligkeit, wie in den meisten Fällen eine wahre Unmöglichkeit enthalten werde". Es ist jedoch das Princip hier viel zu unbestimmt zum Ausdruck gelangt, als daß es auf Grund dieser Vorschrift allein in die Anwendung hätte überführt werden können. Eine Heranziehung der Einwohner weiterer örtlicher Gebiete auf Grund derselben findet daher nur insoweit statt, als die provinziellen Wegeordnungen entsprechende Vorschriften enthalten bzw. den Grundsatz des A.L.R. aufgenommen und näher präzisiert haben. Im allgemeinen wird die An-

wendung desselben an die Voraussetzung geknüpft, daß die in dem betreffenden Baufalle anzufordernden Leistungen die Kräfte der unmittelbar beteiligten Gemeinden und Gutsherren übersteigen; öfter wird bezüglich der Art und des Maßes der Beteiligung auf die Gewohnheit verwiesen, so im ostpreußischen Provinzialrecht (§ 1 Zus. 226); einzelne Wegeordnungen setzen eine gewisse Entfernung — 1—1½ Meilen — fest, bis zu der die Heranziehung sich erstrecken dürfe — so die für Neuvorpommern und Rügen noch geltenden Landtagsbeschlüsse von Wolgast v. 10/3 1669 —; zu einer Stufenfolge der Nachbar- und Kreishilfe erweitert erscheint das Princip im Wegereglement für das Herzogtum Schlesien und die Grafschaft Glatz vom 11/1 1767 § 7, wo es heißt: „Sollten sich aber hiernächst so starke Landstraßenbauten und -Reparaturen finden, welche in Stand zu setzen der Gemeinde, in deren Fluren sie belegen, zu schwer fallen würden, so sollen die angrenzenden Ortschaften verbunden sein, dabei mit zu konkurrieren, weil sie sich des Weges mit bedienen und es sollen selbige solches zu thun im geringsten nicht weigern. Und wenn wider Verhoffen auch diesen einigen Ortschaften und Gemeinden die Arbeit zu schwer fallen sollte, so soll in solchen Fällen von den Kreisen ihnen noch mehrere Hilfe gegeben werden und muß davon allemal zuvor an unsere Kammer berichtet und von dieser nach vorhergegangener Untersuchung das Erforderliche reguliert werden. Wenn auch bei dergleichen großen Landstraßenbauten und -Reparaturen Planeurs oder gar Kondukteurs angesetzt werden müssen, so sollen die Dominien und Gemeinden, auf deren Territorien der Bau geführt werden muß, verbunden sein, selbigen die von der Kammer festgesetzten Diäten zu bezahlen ...." Ähnlich bestimmt für die

Grafschaft Mark das Ed. v. 7/1 1769 § 21: „Wenn einer Ortschaft, Kommune oder Feldmark wegen der ganz schlechten Beschaffenheit der Wege und des Erdreichs, auch Mangel der Materialien gar zu schwer und unthunlich werden sollte, selbige in ihren Distrikten im ersten Anfange herzustellen und zu unterhalten, so sollen die nächst belegenen oder der ganze Kreis nach Billigkeit denselben zu Hilfe kommen". In den in neuerer Zeit in den östlichen Provinzen erlassenen Wegegesetzen hat das G. v. 21/6 1875, betr. die Regelung der Hand- und Spanndienste in der Provinz Posen, der Ausbildung der Institution der Kreishilfe ein besonderes Interesse zugewendet; es heißt hier § 4: „Übersteigt die Leistung der Hand- und Spanndienste in einzelnen Fällen die Kräfte der Verpflichteten, so ist der Kreis denselben eine Beihilfe zu leisten verpflichtet. Über die Voraussetzungen, unter denen eine solche Kreishilfe einzutreten hat, sowie über die Art und Weise der Aufbringung und das Maß derselben wird in einem von der Bezirksregierung nach Anhörung der Kreisvertretung festzustellenden Regulativ generelle Bestimmung getroffen. Die Ausführung im einzelnen Falle erfolgt auf Grund dieses Regulativs durch eine Kommission, welche aus dem Landrate als Vorsitzenden und vier von der Kreisvertretung aus der Zahl der Kreisangehörigen nach absoluter Stimmenmehrheit zu wählenden Mitgliedern besteht und gegen deren Beschlüsse eine Berufung nicht stattfindet" (s. bei Germershausen, Wegerecht, Bd. I S. 221 fg.). Der sachliche Wirkungsbereich der Wegerechte der ersten Gruppe hat sich im Laufe der neueren Entwickelung meist dadurch verengt, daß der Bau und die Unterhaltung der Kunststraßen, sei es im Wege der Gesetzgebung, sei es im Wege autonomer Be-

schlüsse der größeren kommunalen Verbände, welche die Unterhaltung dieser Straßen übernommen haben, eine besondere Regelung erfahren hat, so daß für dieselben die provinziellen Wegeordnungen nicht mehr maßgebend sind. — Dagegen haben die Wegerechte der zweiten Gruppe auch die Kunststraßen meist in den Bereich des gesetzlich festgestellten Systems gezogen. Es gilt das ebenso von der in einem Teile der Rheinprovinz noch geltenden französischen Wegegesetzgebung wie von den bezüglichen Gesetzgebungen Hannovers und Schleswig-Holsteins; für die beiden letzteren war außerdem charakteristisch, daß sie zwischen der Gemeinde und den größeren kommunalen Verbänden unter gewissen Voraussetzungen Wegeverbände, d. h. Specialverbände für Wegebau- und Wegeunterhaltung eingeschoben hatten, ein Verhältnis, das in Schleswig-Holstein noch in Kraft besteht. Jene aus der Zeit der Zusammengehörigkeit mit Frankreich herrührende Wegeverfassung unterscheidet: Staats-, Departemental- (jetzt Bezirks-)Straßen, Vicinalwege und Ortsstraßen; nur die beiden letzteren Kategorieen sind von den Gemeinden zu unterhalten, während für die Sicherstellung der Unterhaltung der Departementalstraßen besondere Bezirksfonds gebildet sind. Die Unterhaltung der Staats-, jetzt Provinzialstraßen dagegen bildet eine Verpflichtung der Provinz. Die hannoversche Gesetzgebung unterscheidet Chausseen, Landstraßen und Gemeindewege; die auf die ersteren bezüglichen Bestimmungen sind in dem G. über den Chausseebau v. 20/6 1851, die über die anderen beiden Kategorieen im G. über die Gemeindewege und Landstraßen v. 28/7 1851 enthalten. Die Chausseen waren vom Staate, an dessen Stelle inzwischen die Provinz getreten ist, die Landstra-

ßen vom Wegeverbande — es ist jedoch für die Leistungen des Wegeverbandes für diesen Zweck ein Maximum festgesetzt — die Gemeindewege endlich von der Gemeinde, durch welche der betreffende Weg läuft, zu unterhalten, doch ist die Zusammenlegung mehrerer benachbarter Ortsgemeinden zu gemeinschaftlicher Anlegung und Unterhaltung der für sie wichtigen Gemeindewege durch Beschluß des Kreis-, Bezirksausschusses und des Provinzialrats zulässig; an die Stelle der Wegeverbände ist, was die Unterhaltung der Landstraßen anlangt, nach Maßgabe der Kreisordnung für die Provinz Hannover v. 6/5 1884 inzwischen fast überall der Kreis getreten. (Vgl. Simon, Die hannoverschen Wegegesetze, S. 40 ff.) Zur Kategorie der Landstraßen sollen grundsätzlich nur solche Wege gehören, welche „dem äußeren oder inneren Verkehre wichtiger Orte unter sich oder mit Häfen, Strömen, öffentlichen Wegen, Eisenbahnen, Fuhrstellen, Ein- und Ausladeplätzen, wichtigeren gemeinnützigen Anlagen dienen oder solche untereinander verbinden" (G. v. 28/7 1851 § 13 Abs. 2). Die schleswig-holsteinsche Wegeordnung v. 1/3 1842 unterscheiden: Hauptlandstraßen, d. h. diejenigen, welche die Herzogtümer untereinander, mit den übrigen Teilen des Reichs, dem Auslande und die bedeutenden Häfen, Handelsplätze und Wasserplätze des Inlandes miteinander verbinden; Nebenlandstraßen, welche die Städte des Inlandes mit anderen, für den Verkehr der einzelnen Distrikte wichtigen Orten, Häfen und Fuhrstellen und die Poststationen miteinander verbinden; endlich Nebenwege, welche die Dörfer und einzelne Höfe miteinander und den Haupt- und Nebenlandstraßen, sowie mit den Kirchen, Schulen, Mühlen, Forsten, Mören und Weiden der Gemein-

den verbinden. Die Baupflicht liegt bezüglich der Hauptlandstraßen dem Provinzialverbande, bezüglich der Nebenlandstraßen den Kreisen, bezüglich der Nebenwege den Gemeinden und Gutsbezirken bzw. den bestehenden Wegeverbänden ob; auch können neue derartige Verbände gebildet werden, deren Statuten alsdann der Bestätigung durch den Kreisausschuß unterliegen. Über die Zugehörigkeit zur Klasse der Haupt- und Nebenlandstraßen entscheiden die dem G. v. 1/3 1842 beigegebenen Verzeichnisse, welche die zu den gedachten beiden Kategorieen gehörigen Straßen individuell aufführen; nach dem G. v. 26/2 1879 kann jedoch durch der Genehmigung der Ressortminister unterliegenden Beschluß des Provinziallandtages nach Anhörung des Kreistages eine Hauptlandstraße in die Klasse der Nebenlandstraßen oder Nebenwege, eine Nebenlandstraße in die Klasse der Nebenwege oder ein Nebenweg in die Klasse der Nebenlandstraßen versetzt werden. In den verschiedenen Gebietsteilen, aus denen sich der Regierungsbezirk Kassel zusammensetzt, werden unterschieden: Provinzialstraßen (Landstraßen), Landwege (Vicinalwege, Verbindungswege, Distriktsstraßen), Gemeindewege. Die Provinzialstraßen umfassen die früheren Staatsstraßen, welche sämtlich chaussiert waren; mit der Baupflicht der Provinz konkurrieren in den früher zum Großherzogtum Hessen gehörig gewesenen Gebietsteilen nach Maßgabe der Gesetzgebung, wie sie in diesem Lande galt, ausgedehnte Leistungen der Gemeinde, namentlich in Bezug auf Stellung des Geländes, Materiallieferung und Herstellung der Ortsdurchfahrt. In Ansehung der Landwege, der Vicinal-(Verbindungs-)Wege und der Distriktsstraßen ist die Baupflicht durch das G. v. 16/3 1879

in einer für die verschiedenen Gebietsteile des Regierungsbezirks gleichartigen Weise geregelt worden. Dieselbe liegt im Princip den Gemeinden ob, durch deren Gemarkungen die Straße führt, doch können auch andere, in der Nachbarschaft gelegene Gemeinden herangezogen werden, sofern sie an dem Wege ein hervorragendes Interesse haben (§§ 1, 2 des G.); die Gemeinden stehen ebensowohl in Bezug auf diese Verpflichtungen wie in betreff der vom kommunalständischen Verbande zu gewährenden Unterstützungen den selbständigen Gutsbezirken gleich; die Baupflicht kann auch von größeren Kommunalverbänden (Ämtern, Kreisen) übernommen werden, die dann auch, was jene Unterstützungen anlangt, an die Stelle der Gemeinden und Gutsbezirke treten (Art. 4, 5, 6 d. G.). Gemeindewege sind, soweit nicht etwa besondere Fonds bestehen, von den Gemeinden zu unterhalten. Auch im Regierungsbezirke Wiesbaden sind die früheren Staatsstraßen vom Kommunalverbande des Regierungsbezirks zu unterhalten, vorbehaltlich jedoch, was die ehemals zum Herzogtum Nassau gehörig gewesenen Gebietsteile anlangt, gewisser, nicht unerheblicher Beitragsleistungen der Gemeinden. Bau und Unterhaltung der Gemeinde- und Vicinalwege liegt in diesen Gebietsteilen den Gemeinden ob (s. über den Rechtszustand in den 1866 mit Preußen vereinigten Landesteilen Germershausen, Wegerecht, Bd. I S. 185 fg.).

§ 16. **Preußen (Fortsetzung): c) Das besondere Recht des Kunststraßenbaues.** Die Ausbildung eines solchen hatte ihren Anlaß in dem Bedürfnis thunlichster Förderung des Baues und der Unterhaltung von Kunststraßen. Es führte dies Bedürfnis teils zur Ausstattung derartiger Straßen mit besonderen finanziellen Vorrechten —

Materialiengewinnung, Enteignung, Abgaben für die Straßenbenutzung — teils zur Unterstellung derselben unter ein strengeres Regime bezüglich der Benutzung durch das Publikum und unter einen erhöhten polizeilichen Schutz. Nach der ersteren Richtung bezeichnen der Chausseegeldtarif v. 28/4 1828 und die Kab.O. v. 29/2 1840, nach der letzteren die V., den Verkehr auf den Kunststraßen betr., v. 17/3 1839 wichtige Momente in der Entwickelung des preußischen Chausseewesens. Wie oben (Art. Wege und Straßen § 5) bereits angedeutet, decken die für die beiden Richtungen ausgebildeten Begriffsbedingungen der Kunststraßen einander nicht völlig, indem die für die rechtliche Regelung von Bau und Unterhaltung wichtige Scheidung zwischen denjenigen Straßen, bezüglich deren die Verpflichtung zu chausseemäßiger Unterhaltung öffentlich-rechtlich begründet ist, und anderen Wegen der Kategorie der Kunststraßen einen über diejenigen Gruppen von Straßen, auf welche die Bestimmungen des Chausseepolizeigesetzes vom 20/6 1887 Anwendung finden, hinausgehenden Umfang giebt. Was nun jene Verpflichtung zu chausseemäßigem Ausbau und entsprechender Unterhaltung anlangt, so gilt nach preußischem Recht als Regel, daß solche nur durch freiwillige Übernahme begründet werden könne; es gilt das auch von den als Chausseen niederer Ordnung zu betrachtenden sogenannten Kieschausseen, deren Herstellung ebensowenig wie die der Chausseen auf Grund allgemeiner Rechtsvorschriften erzwungen werden kann. Lange Zeit ist in Preußen der Bau der Chausseen weit vorwiegend vom Staate ausgegangen; daneben erfolgte die Herstellung solcher Straßen indessen auch durch Privatpersonen, vor allem Aktienvereinen, sowie durch Gemeinden

und ständische Korporationen und zwar der Regel nach mit Hilfe des Staates, welcher den Bau solcher Chausseen teils durch Zuschüsse an die Provinzial- oder Bezirksstraßenbaufonds, teils durch Gewährung von Bauprämien an die betreffenden Gemeinden, ständischen Korporationen und Aktienvereine begünstigte. Während inzwischen eine Bethätigung der Aktienvereine im Gebiete der Neuherstellung von Chausseen als nahezu verschwunden anzusehen ist, hat auch der Staat seit dem Dotationsgesetz vom 18/7 1875 ebenso den Neubau von Chausseen als die Prämierung solcher Neubauten eingestellt; die Unterhaltung der bisherigen Staatschausseen hat das Gesetz mit allen Pertinenzien — die Brückenunterhaltung ist jedoch nur insoweit eingeschlossen, als solche seither aus Chausseebaufonds bewirkt wurde — unter Überweisung entsprechender Dotationssummen den Provinzialverbänden übertragen, die hierdurch ihrerseits die Aufgabe, für eine zweckentsprechende Vervollständigung des Chausseenetzes zu sorgen überkommen haben. In Erfüllung dieser Aufgabe unterstützen sämtliche Provinzialverbände den Neubau von Chausseen durch die Kreise mittelst Gewährung von Prämien und Beihilfen. Im übrigen ist die Art, in welcher sie der Aufgabe genügen, eine verschiedene. Während einzelne Provinzen in Ostpreußen auf den direkten Neubau von Chausseen auch ihrerseits verzichtet haben und bestrebt gewesen sind, Verwaltung und Unterhaltung der auf sie übergegangenen früheren Staatschausseen den Kreisen gegen Gewährung von Pauschquanten zu übertragen, haben andere Provinzen wie Brandenburg eine direkte Chausseebauverwaltung beibehalten (s. Wiedemann, Die kommunale Verfassung und Verwaltung der Provinz Ostpreußen, S. 32 fg., ferner bei-

spielsweise die bei Germershausen Bd. II S. 250 und 283 fg. abgedruckten betr. Reglements). Mit den Provinzen bilden daher gegenwärtig für Bau und Unterhaltung der Chausseen die Kreise die hauptsächlichsten Faktoren, ja es sind neben den ersteren die letzteren infolge jener decentralisierenden Entwickelung umsomehr in den Vordergrund getreten, als seit die auf den durchgehenden Verkehr bezüglichen Aufgaben mehr und mehr auf die Eisenbahnen übergegangen sind, für die Durchführung des Kunststraßenbaues der Schwerpunkt in den auf den örtlichen Verkehr bezüglichen Linien beruht. Eine Verpflichtung zum chausseemäßigen Ausbau und zur chausseemäßigen Unterhaltung von Straßen entsteht hiernach, soweit sie sich nicht provinzialrechtlich aus der Einreihung des Weges in eine bestimmte Straßenkategorie von selbst ergiebt, durch einen von den zuständigen Organen gefaßten, ev. von der Aufsichtsbehörde genehmigten Beschluß; die gleiche Wirkung wird einer an die Korporation erfolgenden Einräumung des Rechts auf Chausseegelderhebung eingeräumt; es ergiebt endlich sich die bezügliche Verpflichtung für die Provinzen in Ansehung der früheren Staatschausseen daraus, daß solche ersteren durch das Dotationsgesetz von 1875 zur Unterhaltung überwiesen worden sind. Die formellen und materiellen Voraussetzungen, denen ein auf Übernahme des Baues und der Unterhaltung einer Chaussee bezüglicher Kreistagsbeschluß genügen muß, sind durch § 119 der Kr.O. geregelt. Es muß demselben die Aufstellung eines ausführlichen, jedem Kreistagsabgeordneten mindestens 14 Tage vor Abhaltung des Kreistags schriftlich zuzustellenden Voranschlags vorangehen, welcher über den Zweck des Chausseebaues, die Art der Ausführung, die Summe der

zu verwendenden Kosten und die Aufbringungsweise das Nötige enthalten muß. In denjenigen Fällen, in denen es sich in dem Beschlusse zunächst um einen Neubau handelt, wird die Aufsichtsbehörde mit Recht für befugt erachtet, ihre Bestätigung des Beschlusses davon abhängig zu machen, daß über die Deckung des Bedarfes ausreichende Bestimmungen getroffen worden sind; soweit es zu diesem Behuf der Umlegung von Kreisabgaben oder der Aufnahme eines Kreisanlehens bedarf, sind die desfallsigen besonderen Voraussetzungen zu erfüllen. Wo auf die Erhebung von Kreisabgaben zurückzugehen ist, dürfen nach § 13 Kr.O. v. 13/12 1872 die Kreisangehörigen derjenigen Kreisteile, welchen die Chaussee in besonders hervorragendem Maße zu Gute kommt, zu den Kosten derselben in höherem Maße als andere Kreisangehörige herangezogen werden. Es darf jedoch diese Mehrbelastung nur in Gestalt von Zuschlagsquoten, nicht aber in Form von quantitativ feststehenden Beträgen und ebensowenig nach Quoten des Kostenbedarfs erfolgen. Es ist ferner die Mehrbelastung allen Kreisangehörigen in demjenigen Verhältnisse aufzuerlegen, in welchem die von ihnen zu entrichtenden Staatssteuern überhaupt von Zuschlägen für Kreiszwecke getroffen werden. Dagegen kann die einem einzelnen Kreisteile aufzuerlegenden Präcipualquote der Kreisabgaben innerhalb des Kreisteiles je nach dem besonderen Vorteile, welchen die einzelnen Ortschaften von der betreffenden Kreisvorrichtung haben, wiederum verschieden abgestuft sein. Eine derartige Mehrbelastung in der Form der Auflegung von Naturalleistungen zu beschließen, ist die Kreisvertretung nicht befugt, dagegen darf sie gestatten, daß die Präcipualleistungen durch Naturaldienste ersetzt werden. Es ist endlich

zulässig, daß im Wege freiwilliger Vereinbarung zwischen der betr. Korporation und den beteiligten Gemeinden und Gütern die Präcipualleistung durch Entrichtung eines quantitativ festgestellten Betrages ersetzt werde (vgl. Germershausen a. a. O. Bd. I S. 323 fg.). Dem Grundsatze der Freiwilligkeit des Chausseebaues entspricht es, daß die Umwandlung gemeiner Wege in Chausseen die Verpflichtungen, welche bis dahin den angrenzenden Gemeinden und Gütern in Bezug auf die Unterhaltung des Weges direkt oblagen, keine Erschwerung erfahren dürfen. Diesen Satz spricht das A.L.R. aus, indem es § 17 II 15 bestimmt, „daß bei Anlegung von Chausseen oder Dammstraßen die zum Wegebau verpflichteten Einwohner nur nach dem Maße zu helfen schuldig seien, nach welchem sie bei Anlegung einer gewöhnlichen Landstraße Dienste thun mußten"; in ähnlicher Weise verpflichtet für die Kurmark das Ed. v. 18/4 1782 die zur Wegeunterhaltung verpflichteten Unterthanen den verhältnismäßigen Beitrag, den sie zur Herstellung der bisherigen Wege zu leisten verbunden waren, auch für den Chausseebau zu leisten. Weitergehende Leistungen können dagegen den bei der Chausseeanlage interessierten Gemeinden und Gütern im Wege der Vereinbarung auferlegt werden. Die Übernahme derartiger Leistungen pflegte die Staatsverwaltung als Voraussetzung für den Bau neuer Staatschausseen nach Maßgabe der mittelst Vf. v. 8/11 1834 publizierten Normalbedingungen — die sogenannten Rotherschen Bedingungen — zu fordern. Als die wichtigste derselben ist die unentgeltliche Abtretung des zur Chausseeanlage nötigen Geländes und die ebenfalls unentgeltliche Hingabe der erforderlichen Baumaterialien, soweit sie vorhanden, zu bezeichnen. Diese Bedin-

gungen dienen noch gegenwärtig öfter den Kreisen als Norm für die Forderungen, welche von ihnen an den Neubau von Chausseen beantragende Gemeinden gestellt werden.

§ 17. **Preußen (Fortsetzung): d) Reformbestrebungen. Versuche der Herstellung einer einheitlichen Wegegesetzgebung.** Die Übelstände, wie sie aus dem Mangel grundsätzlicher Einheit im Wegerecht, aus der Unklarheit und Lückenhaftigkeit der meisten provinziellen Wegeordnungen und aus der Unzureichlichkeit der im A.L.R. aufgestellten subsidiären Normen sich ergeben mußten, machten schon zeitig sich fühlbar. Die Klagen betrafen ebenso die schwankende und unsichere Rechtsanwendung, wie die den Anforderungen nicht mehr entsprechende Begrenzung und Verteilung der Wegebaulast; mit beidem stand es im Zusammenhang, daß die Leistungen im Bau und in der Unterhaltung von Wegen nicht selten ungenügend waren und hinter den in anderen Staaten, namentlich des westlichen und südlichen Deutschlands sowie auch des Auslandes, erzielten zurückgeblieben. Die Verhandlungen bezüglich einer Reform der Wegegesetzgebung reichen denn auch bis in das Jahr 1808 zurück; teils bewegten dieselben sich im Rahmen der bezüglich des A.L.R. und der Provinzialrechte eingeleiteten allgemeinen Gesetzesrevision, teils nahmen sie, veranlaßt durch von den Ständen einzelner Provinzen über den bestehenden Zustand geführten Beschwerden, ihren besonderen Gang. Aus den Verhandlungen der ersteren Art ging ein im Jahre 1830 zum Abdruck gelangter Entwurf für die Umarbeitung des Tit. 15 Teil II A.L.R. hervor. Die durch die Anregung der Provinzialstände in Fluß gekommenen Verhandlungen wurden durch eine besondere Kommission unter Be-

teiligung der Ministerien geführt und fanden in einem am 8/5 1840 dem Staatsministerium vorgelegten Entwurf ihren Abschluß, dessen definitive Feststellung sich jedoch vermöge des engen Zusammenhanges, in dem die Angelegenheit mit der eingeleiteten Revision der Provinzialrechte stand, verzögerte und dessen Durchberatung im Plenum des Staatsrats im Jahre 1848, mit welchem die Verhandlungen für längere Zeit abgebrochen wurden, noch nicht stattgefunden hatte. Erst im Jahre 1858 wurden diese Verhandlungen mit größerer Energie wieder aufgenommen; ein im Jahre 1862 vorgelegter Entwurf wurde zwar zurückgezogen, jedoch im Jahre 1865 in abgeänderter Gestalt dem Landtage wieder vorgelegt; derselbe fand indessen durch die vom Abgeordnetenhause in Rücksicht auf den Mangel einer zeitgemäßen Kreis- und Gemeindeordnung beschlossene Ablehnung seine Erledigung. Weitere Entwürfe wurden in den Jahren 1875, 1876 und 1877 vorgelegt, von denen keiner jedoch zu vollständiger Durchberatung im Landtag gelangte. In allen diesen Entwürfen wurde die Scheidung zwischen chaussierten und nicht chaussierten Wegen als Grundlage festgehalten. Die Uebernahme des Ausbaues der ersteren bleibt nach denselben eine freiwillige; in Ansehung der nichtchaussierten Wege wird an der principalen Wegebaupflicht der Gemeinden, deren Feldmark der Weg schneidet, festgehalten; diese Baupflicht der Gemeinden, denen die selbständigen Gutsbezirke gleichgestellt werden, tritt, wo Bau und Unterhaltung der Wege bisher den Adjacenten oblagen, an die Stelle der Verpflichtung dieser letzteren; soweit die Anforderungen die Leistungsfähigkeit der Gemeinden und selbständigen Gutsbezirke übersteigen, tritt Kreishilfe ein; wird für die Benutzung des

Weges eine Abgabe entrichtet, so geht die Bau- und Unterhaltungspflicht des Hebungsberechtigten der der sonst Verpflichteten voran. Es können ferner diejenigen, welche von dem Wege besondere Vorteile haben bzw. welche den Weg in besonderem Grade abnutzen, als Industrielle ꝛc., zu Präcipualleistungen herangezogen werden. Während in allen diesen Punkten sich die Entwürfe an die bisherige Entwickelung anschließen, enthalten dieselben insofern eine wesentliche Neuerung, als sie in Ansehung derjenigen, bisher von den Gemeinden oder Adjacenten unterhaltenen Wege, „welche einem über die bloß lokalen Verbindungen hinausgehenden größeren Verkehre zu dienen bestimmt sind“, im Grundsatz die Baulast auf den Kreis übertragen. Den bisherigen Baupflichtigen ist die Befugnis eingeräumt, nach Maßgabe dieses Princips die Übernahme der Baulast in Bezug auf einzelne Wege auf den Kreis zu beantragen. Gegen den Beschluß der Kreisvertretung, welcher die Übernahme ablehnt, ist Berufung an den Bezirksrat zulässig, dessen Beschlußfassung der Beschwerde an den in letzter Instanz entscheidenden Provinzialrat unterliegt. Über das Princip eines in geeigneten Fällen zum Behufe der Übernahme der Baupflicht gegen den Kreis auszuübenden Zwanges hat jedoch eine Verständigung mit dem Landtage nicht erreicht werden können und ist daher diese Frage eine offene geblieben; die Schwierigkeit einer den widerstrebenden Interessen Rechnung tragenden Lösung derselben verbunden mit den Hindernissen, welche die Unfertigkeit der ländlichen Gemeindeverfassung, zumal in den östlichen Provinzen, einer gleichförmigen und rationellen Regelung der Wegebaupflicht entgegensetzt, bilden die Hauptursache des Scheiterns der bisherigen Entwürfe und scheinen das

wesentlichste Motiv dafür zu enthalten, daß von einem Zurückkommen auf jene Entwürfe seitens der Staatsregierung bisher abgesehen worden ist (s. Näheres, sowie einen selbständigen Entwurf bei Germershausen, Wegerecht, Bd. I S. 503 fg., 516 fg.).

§ 18. **Bayern.** Wie in Preußen fehlt es an einem das Recht des Wegebaues und der Wegeunterhaltung in einheitlicher und abschließender Weise regelnden Specialgesetz. Der Gegensatz, wie er in der Rechtsentwickelung zwischen den rechtsrheinischen Landesteilen und der Pfalz besteht, kommt auch im Wegerecht zur Geltung, wenn auch die Ausgleichung in den letzten Jahrzehnten durch die Org.GG., insbesondere die GG. v. 28/5 1851, betr. die Distriktsräte und die Landräte, und die G.OO. v. 29/4 1869 für das rechtsrheinische Bayern und für die Pfalz erhebliche Fortschritte gemacht hat. Namentlich für die vom Staat und von den Distrikten zu unterhaltenden Straßen hat auf Grund jener Gesetze die Verwaltungspraxis nahezu gleichartige Institutionen geschaffen. Beiden Teilen Bayerns ist die Gliederung der Wege in Staatsstraßen, Distriktsstraßen und Orts- oder Gemeindewege gemeinsam. Die Staatsstraßen sind auf Kosten des Staates anzulegen und zu unterhalten; die Entscheidung über die Notwendigkeit ihrer Herstellung wie ihres Fortbestehens und über das Bedürfnis und den Umfang der auszuführenden Arbeiten ist lediglich Verwaltungssache; die erforderlichen Mittel werden im Staatsbudget vorgesehen; der ursprünglichen Idee nach sollte die Kategorie der Staatsstraßen die dem internationalen oder doch die dem größeren Verkehre dienenden Straßen, die großen Handels- und Heerstraßen umfassen; mit dem Ausbau des Eisen-

bahnnetzes ist jedoch nachher jene Bestimmung immer mehr auf die Schienenwege übergegangen und hat in demselben Verhältnis die Bedeutung der Staatsstraßen für jene Zwecke abgenommen; dieselben sind daher den Distriktsstraßen nähergerückt worden, von denen sie sich, was ihre Wichtigkeit für den Verkehr anlangt, nur — und oft kaum — dem Grade nach unterscheiden. Die Anlegung und Unterhaltung der Distriktsstraßen bildet eine Verpflichtung der Distrikte. Die Eigenschaft als Distriktsstraße wird durch Klassierung des betreffenden Weges zu solcher begründet; diese Klassierung setzt regelmäßig die Zustimmung des Distriktsrats voraus; in Ermangelung derselben kann sie im Verwaltungswege dann ausgesprochen werden, wenn die gesetzliche Voraussetzung für die Einreihung in jene Kategorie vorliegt. Diese Voraussetzung wurde im Art. 28 des Distriktsratsgesetzes dahin formuliert, daß zu Distriktsstraßen nur jene Straßen zu erklären seien, welchen eine besondere, nur auf den Distrikt beschränkte Wichtigkeit zukommt, eine Beschränkung, die sich daraus erklärt, daß die Absicht, zwischen den Staats- und Distriktsstraßen als eine neue Kategorie vom Kreise zu unterhaltende Straßen einzuschieben, damals noch nicht aufgegeben war; das gleichzeitige Gesetz über die Landräte erwähnt in Art. 15 unter den zum Wirkungskreise der Landräte gehörigen Gegenständen ausdrücklich (Abs. 1) der Einsicht und Prüfung von Plänen über die auf Kosten der Kreisgemeinde auszuführenden Gebäude, Straßen und sonstigen Bauwerke. Dadurch, daß diese Absicht inzwischen fallen gelassen worden, motiviert sich die Erweiterung, welche der Art. 48 des G. über die Errichtung eines Verwaltungsgerichtshofes vom 8/8 1878 jener Voraussetzung durch die Bestim-

mung hat zu teil werden lassen, daß die Versetzung eines Gemeindeweges unter die Distriktsstraßen in Ermangelung der Zustimmung des Distriktsrats von der zuständigen Verwaltungsbehörde dann angeordnet werden kann, wenn festgestellt wird, daß der betreffende Weg einen über die nachbarliche Verbindung einzelner Gemeinden hinausgehenden Verkehr zu vermitteln bestimmt und geeignet sei. Zuständig zu dieser Feststellung sind in erster Instanz die Kreisregierungen, Kammern des Innern, in zweiter und letzter das Staatsministerium des Innern, vorbehaltlich der unter gewissen Voraussetzungen begründeten Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofes (v. Pechmann, Wirkungskreis der bayer. Distriktsverwaltungsbehörden, S. 434 fg., G. v. 8/8 1878 Art. 10 Z. 1 und Art. 28); es kann hiernach zwischen solchen Distriktsstraßen, deren Herstellung und Unterhaltung dem Distrikte im Wege des Zwanges auferlegt worden ist und solchen, bezüglich deren er die betreffenden Leistungen freiwillig übernommen hat, unterschieden werden; auf den zweiten Fall finden dann die Beschränkungen Anwendung, welchen nach Art. 30 Abs. 2 des Distriktsratsgesetzes die Inanspruchnahme der Besteuerung für lediglich freiwillige Leistungen — es darf der Gesamtbetrag des zu machenden Aufwandes 5 % der jährlichen Steuersumme nicht übersteigen — seitens der Distrikte unterliegt (Wand, Öffentl. Wege, S. 325); diese Beschränkung findet jedoch ihre Erledigung, sobald ein die Übernahme aussprechender rechtskräftiger Beschluß des Distriktsrats vorliegt, da damit nach Art. 27 des Distriktsratsgesetzes eine gesetzliche Verpflichtung zur Forterhaltung der Straße begründet wurde. Diese gesetzliche Verpflichtung der Distrikte, die in der einen oder anderen Form zu Distrikts-

straßen erklärten Straßen zu unterhalten, schließt nicht aus, daß die Beiträge, mit denen sich die dem Distrikt angehörigen Gemeinden an dem Aufwande des Baues und der Unterhaltung zu beteiligen haben, den größeren Vorteilen entsprechend, welche ihnen die Straße gewährt, verschieden abgestuft, namentlich diejenigen Gemeinden, deren Feldmarken die Straße schneidet oder berührt, zu Präcipualleistungen herangezogen werden, welche denselben nicht bloß in Gestalt höherer Geldbeiträge, sondern auch in der Form von unentgeltlicher Grundabtretung, Lieferung von Materialien, Hand- und Spanndiensten auferlegt werden können. Insbesondere die letztere Form wird als zweckentsprechend bezeichnet (s. unten § 13). An dem Aufwande des Baues und der Unterhaltung der Distriktsstraßen beteiligen ferner die Kreise und der Staat sich durch Beihilfen. Die Verteilung der im Staatsbudget zu Beihilfen vorgesehenen Summen auf die Regierungsbezirke erfolgt nach Verhältnis des Gesamtaufwandes für die Distriktsstraßen im Regierungsbezirke, dann des Aufwandes für die Neuherstellung, für die Verlegung und für die sonstigen Verbesserungen von Distriktsstraßen, sodann nach Verhältnis der Steuerprinzipalsumme des Regierungsbezirkes und des Prozentmaßes des Gesamtaufwandes für Distriktsstraßen zu dieser Prinzipalsumme und der Prozentsätze der Kreisumlagen, ferner endlich nach Verhältnis der aus Kreisfonds für die Unterhaltung von Distriktsstraßen angewiesenen Zuschüsse (A.M.: Erl. d. Min. d. Innern v. 30/10 1874 zu Nr. 1114 b); für die Unterverteilung auf die Distrikte ist einerseits die allgemeine Unterstützungsbedürftigkeit, andererseits das Maß ihrer Leistungen für die Herstellung, Verbesserung und Unterhaltung von Distriktsstraßen entscheidend;

solche Distrikte, welche sich mit größeren außerordentlichen Aufwänden für die Herstellung von Distriktsstraßen in Anspruch genommen finden, sollen im Interesse des Distriktsstraßenbaues bevorzugt werden; insbesondere soll die Verteilung der Staats- und Kreisbeihilfe auch eine Handhabe bieten, um in den einzelnen Kreisen, soweit dies noch nicht geschehen, die Unterstellung des Distriktsstraßenbaues unter eine sachverständige Aufsicht und Leitung ins Leben zu rufen (s. v. Reitzenstein, über finanzielle Konkurrenz von Gemeinden, Kommunalverbänden und Staat im Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft XII 1 S. 92 fg.). An zur Kategorie der Gemeindewege gehörigen Wegen werden Gemeindeverbindungswege, Ortsstraßen und Feldwege unterschieden; unter Ortsstraßen werden die der Herstellung des Verkehrs innerhalb des bebauten Komplexes der Gemeinde dienenden Wege verstanden; den Gemeindeverbindungswegen des rechtsrheinischen Bayerns entsprechen in der Pfalz die Vicinalwege. Die Unterhaltung der Wege der ersten beiden Kategorieen liegt den Gemeinden ob, bei den Gemeindeverbindungswegen mit der Maßgabe, daß jede Gemeinde die innerhalb ihrer Feldmark belegene Strecke zu unterhalten hat. Die Unterhaltung der Feldwege kann von der Gemeinde, soweit dies ohne Einführung neuer bzw. Erhöhung bestehender Umlage geschehen kann — in der Pfalz bei vollständig ausreichendem Vermögen, d. h. wenn andere Umlagen erhoben werden — auf die Gemeindekasse übernommen werden; sonst ist die Unterhaltung der Feldwege Sache der Interessenten; insbesondere gilt dies im rechtsrheinischen Bayern von der Unterhaltung derjenigen Feldwege, deren Benutzung keine unbeschränkt öffentliche ist

und zunächst nur denjenigen zusteht, welche derselben zur Bewirtschaftung ihres Grundbesitzes bedürfen; für diese haben die Adjacenten zu sorgen (G.O. für das rechtsrhein. Bayern Art. 55; G.O. für die Pfalz Art. 40; v. Pechmann a. a. O. S. 444; Wand a. a. O. S. 385 fg.).

§ 19. **Sachsen.** Die Hauptgrundlage des bestehenden Rechtszustandes bilden das kurfürstliche Mandat, den Wegebau betr., v. 28/4 1781 und das G. über die Wegebaupflicht v. 12/1 1870. Die durch das erstere für die Verpflichtung zum Wegebau aufgestellten Normen sollten nach der obwaltenden Absicht subsidiäre sein, indem es zunächst bei der bestehenden Observanz sein Bewenden haben und nur in Ermangelung eines solchen die im Gesetz vorgezeichnete Regelung platzgreifen sollte. Bei dieser Regelung waren zunächst die im städtischen Weichbilde bzw. in der Dorflage befindlichen Straßenstrecken ausgesondert worden, indem die Verpflichtung, diese Strecken zu bauen und im Stande zu erhalten, den betreffenden Gemeinden auferlegt wurde. Was die außerhalb der Städte und Dörfer liegenden Straßenstrecken anlangt, so war zu unterscheiden, ob es sich um eine „durch alte Verordnungen und Mandate bestätigte, denen mit schweren Meßgütern und Kaufmannsfrachten beladenen Fuhrleuten innezuhalten anbefohlene und von einer Landesgrenze zur anderen durch die Haupthandelsstadt zu Leipzig hindurchführende hohe Heer-, Stapel- und Landstraße" bzw. um eine „das innere Landescommercium von einer Manufaktur- oder Marktstadt zur anderen befördernde und von leichteren Frachtfuhrleuten sowohl als den Posten befahrende Commercialstraße" oder um einen „zur Verführung der Naturalien nach den Städten sowohl als zu der übrigen Hantierung

denen Landleuten dienenden Kommunikations-, Dorf- und Nachbarweg" handelte; die zu den bei den ersten Kategorieen — den hohen Heer-, Stapel-, Landes- und Commercialstraßen — gehörigen Straßen sollten, soweit nicht die Verpflichtung eines auf die Straße mit dem Geleit beliehenen oder zur Erhebung von Wegegeld Berechtigten begründet war, für Rechnung der landesherrlichen Rentkammer, die Kommunikations-, Nachbarwege dagegen von der Gemeinde eines jeden Ortes innerhalb ihrer Flur gebaut oder unterhalten werden. Auf dieser Klassifikation beruht im Princip noch die heutige Unterscheidung von fiskalischen und nichtfiskalischen Straßen, welche letztere Kategorie die Kommunikationswege und Ortsstraßen umfaßt; für diese Kategorie ist das Anwendungsgebiet der Bestimmungen des Mandats, welche, wie bemerkt, schon an sich nur von subsidiärer Bedeutung waren, inzwischen noch weiter eingeschränkt worden, indem auf diese Bestimmungen nur insoweit zurückzugehen ist, als nicht das G. v. 12/1 1870, bzw. soweit es sich um Ortsstraßen handelt, die Lokalbauordnungen die Materie regelnde Bestimmungen enthalten. Die Einreihung von Wegen in die Kategorie der fiskalischen Straßen ist Verwaltungssache. Die Bau- und Unterhaltungspflicht des Fiskus bezüglich derselben unterliegt nicht bloß in Ansehung der Ortsdurchfahrten, sondern auch sonst manchen Einschränkungen. Zwar wird der für Kommunikationswege geltende Grundsatz, daß Brücken, Straßengräben und Abzüge als Zubehörungen des Weges zu betrachten und daher von dem Wegebaupflichtigen sowohl herzustellen als zu unterhalten sind, in der Praxis und soweit es die Brücken betrifft, nach ausdrücklicher Vorschrift der Min.V. v. 17/10 1844 auch auf solche Straßen

angewendet, doch bezieht sich diese Anwendung nicht auf die bloß dem Privatinteresse dienenden Brücken, z. B. die Überbrückungen von Mühlgräben, die im Zweifel vom Besitzer des betreffenden Triebwerkes selbst zu unterhalten sind (G. v. 12/1 1870 § 2, Min.-V. v. 17/10 1844 und v. 11/5 1858 und §§ 1—4, 14, 18 des Mandats). Was die nichtfiskalischen Straßen anlangt, so konkurrieren bei dem Bau und der Unterhaltung derselben die zu besonderen Wegebauverbindlichkeiten Verpflichteten, die wegen außerordentlicher Abnutzung Beitragspflichtigen und die zufolge der allgemeinen Bestimmungen Wegebaupflichtigen. Die besonderen Wegebauverbindlichkeiten der einzelnen Gemeindemitglieder, Gemeindemitgliederklassen oder anderen Verpflichteten werden dem Gesetze gegenüber nur als Verpflichtungen zur Übertragung des Kostenaufwandes angesehen und können durch Zahlung des 20-jährigen Durchschnittsaufwandes oder Übernahme einer entsprechenden Jahresrente jederzeit abgelöst werden (G. v. 12/1 1870 §§ 5—12, rev. Land-G.O. § 21; vgl. auch v. d. Mosel, Repertorium des königlich sächsischen Verwaltungsrechts unter „Wegebaupflicht"). Als solche besonderen Wegebauverbindlichkeiten hat das Gesetz aufrecht erhalten diejenigen derartigen Verbindlichkeiten, „welche mit gewissen, den Verpflichteten dafür zustehenden Vorteilen verbunden sind" (unter diese Bestimmungen fallen vorzugsweise die Leistungen der sogenannten Altgemeinden), sowie diejenigen Verbindlichkeiten, „welche auf einem Privatrechtstitel beruhen, welcher nicht bloß als Anerkenntnis einer herkömmlichen Verpflichtung anzusehen ist" (G. v. 12/1 1870 § 7 a. a. O.); endlich können Sonderpflichtige durch besondere Regulierungen aus Anlaß von Änderungen der Gemeindegrenzen begrün-

det werden (a. a. O. § 11). Zu Beiträgen wegen besonderer, das gewöhnliche Maß übersteigender Abnutzung können Grundstücksbesitzer und Geschäftsinhaber aller Art, insbesondere Besitzer von Waldungen, Steinbrüchen, Fabriken und Mühlen nach Maßgabe des Umfanges jener Abnutzung herangezogen werden, vorausgesetzt, daß auf dem betreffenden Wege kein Wegegeld erhoben wird; über die Zulässigkeit dieser Beiträge und beim Mangel freier Vereinigung über die Höhe derselben wird durch die Amtshauptmannschaft unter Zuziehung Sachverständiger im reinen Verwaltungswege entschieden (a. a. O. § 77, Min.V. v. 28/7 1875). Im übrigen liegt die Verpflichtung zum Bau und zur Unterhaltung denjenigen Gemeinden und exempten Gutsherrschaften ob, durch deren politischen Bezirk die Wege führen; es kann jedoch auch die Bezirksversammlung die Anlegung neuer Wege auf Kosten des Bezirks, welcher alsdann auch die Unterhaltung zu tragen hat — sogenannter Bezirksstraßen — beschließen; abgesehen von diesem Falle steht die Beschlußfassung über die Anlegung neuer Wege den Wegebaupflichtigen zu; mangels eines derartigen Beschlusses kann die Amtshauptmannschaft unter Mitwirkung des Bezirksausschusses die Herstellung neuer Wege anordnen (G. v. 12/1 1870 § 14, G. v. 21/4 1873 § 11); über Wegeprojekte, welche ohne gleichzeitigen Straßenbau in fiskalischen Waldungen nicht durchführbar sind, hat sich die Amtshauptmannschaft mit der Forstverwaltung ins Einvernehmen zu setzen (Min.V. v. 15/10 1875). Die Art der Aufbringung der Mittel festzusetzen ist Gegenstand der Beschlußfassung der Gemeinde (G. v. 12/1 1876 § 16); die den Mitgliedern aufzuerlegenden Beiträge haben den Charakter von Gemeindeleistungen und können

diese in Diensten (Hand- und Spanndiensten), wie in Geldbeiträgen bestehen, doch steht auch, insoweit Dienste auferlegt werden, jedem Pflichtigen die Stellung eines Stellvertreters oder Geldzahlung frei (rev. St.O. § 29, rev. Land-G.O. § 24). Zu grundhaften, die mandatmäßigen Anforderungen überschreitenden Herstellungen werden alljährlich die von den Ständen behufs Leistung fiskalischer Baubeiträge bewilligten Kredite (für die Jahre 1890 und 1891 jährlich 300 000 *M*) durch das Ministerium des Innern nach den gutachtlichen Vorschlägen der Amthauptmannschaften und Bezirksausschüsse zur Verteilung gebracht, während zu bloß mandatmäßigen Herstellungen nur in Ausnahmefällen Staatsbeihilfen bewilligt werden (Min.VV. v. 24/10 1837, 12/9 1828 und 6/3 1857; v. d. Mosel a. a. O.; Fischer, Zeitschr. für Praxis und Gesetzgebung in der Verwaltung, Bd. IX S. 296); demnächst können jedoch auch aus Bezirksmitteln Wegebaubeiträge bewilligt werden (G. v. 21/4 1873 § 21). Die Erhebung von Wegegeld ist auf nichtfiskalischen Wegen mit Genehmigung des Ministers des Innern und des Finanzministeriums zulässig (s. unten § 17). Die Herstellung und Unterhaltung der Ortsstraßen ist, soweit nicht durch die Lokalbauordnungen die Eigentümer angrenzender Grundstücke zu Leistungen herangezogen werden können, Sache der Ortsgemeinden. Dem Fiskus ist bezüglich der fiskalischen Straßen derjenige Aufwand nicht anzusinnen, welcher für rein lokale Interessen durch Trottoirlegung, Beschleußung u. s. w. entsteht.

§ 20. **Württemberg.** Die Ausbildung, welche die Regelung des Wegebaues in Württemberg seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts erhielt, fällt im wesentlichen mit der Erweiterung der Beteiligung des Staates an der Herstellung und Unter-

haltung der für den allgemeinen Verkehr wichtigeren Straßenzüge zusammen. Immerhin verblieb lange Zeit der Hauptteil der Last auch in Ansehung solcher Straßen den Gemeinden; in betreff der alten Hauptlandesstraßen mußten für die Anlegung die Beifuhren und gemeinen Arbeiten von den Gemeinden nach Maßgabe der Steuer geleistet werden, wogegen die Unterhaltung ihnen gänzlich oblag (Wegeordnung v. 18/8 1752). Erst zwanzig Jahre später wurde auf ständischen Antrag diese Landeslast auf die herrschaftliche und landschaftliche Straßenkasse übernommen, doch blieb immer noch für den Fall, daß die Regierung geeignete Unternehmer nicht finde, den Gemeinden die Verbindlichkeit, die Beifuhren und gewöhnlichen Arbeiten gegen eine für jeden Ort festgesetzte Vergütung zu leisten (Wegeordnung v. 18/1 1772). Dasselbe bestimmte die Wegeordnung v. 20/10 1808, jedoch mit dem Zusatze, daß die Gemeinden, über deren Markung die Straße gehe, Unterhaltungsbeiträge in Geld zur Bestreitung der ihnen sonst obgelegenen Last zu leisten hätten. Diese Beiträge, wie auch die an deren Stelle den Gemeinden bezüglich der Unterhaltung weiter auferlegten Verpflichtungen sind erst durch die Königl. V. v. 19/6 1818 gänzlich in Wegfall gekommen; seitdem gilt die Verpflichtung zur Unterhaltung der Staatsstraßen für eine unmittelbare Obliegenheit des Staates, soweit nicht einzelne Verpflichtungen den Gemeinden durch besondere Rechtsvorschrift auferlegt worden sind. Mit dieser Maßgabe bildet, was die Staatsstraßen anlangt, die letztgedachte Wegeordnung die Grundlage auch des bestehenden Rechtszustandes, wogegen bezüglich der sogenannten Verbindungs- und Nachbarschaftswege diese Grundlage namentlich durch die Min.Vf. v. 19/6 1828 wesentlich verändert worden ist. — Die öffentlichen

Wege scheiden sich in die vom Staat und die von den Gemeinden zu unterhaltenden Wege. Als vom Staat übernommen werden (Mayer, Die Gemeindewirtschaft, S. 206; Wegeordnung § 4) die Post- und Commercialstraßen bezeichnet, doch ist diese Übernahme erst allmählich zu allgemeinerer Durchführung gelangt. Erst im G. über die Eisenbahnen v. 15/4 1843 Art. 2 wurde ausgesprochen, daß für die erleichterte Verbindung der von der Eisenbahn entlegenen Bezirke teils unter sich, teils mit der Eisenbahn durch Kunststraßen gesorgt werden solle, und daß diejenigen dieser Verbindungsstraßen, welche einen größeren von mehreren anderen Straßen oder mehreren Bezirken zusammentreffenden Verkehr zu vermitteln geeignet seien, in die Verwaltung des Staates übernommen oder auf Staatskosten gebaut werden sollen. Die Feststellung, ob diese Voraussetzung vorliegt, ist jedoch lediglich Verwaltungssache, und bildet ein Korrelat derselben die Befugnis der Regierung, die Unterhaltung solcher Straßen, deren Bedeutung durch veränderte Verkehrsverhältnisse oder konkurrierende Straßen wesentlich abgenommen hat, von Staats wegen aufzugeben und den Gemeinden zu überweisen (Mayer a. a. O. S. 207). Ungeachtet jener Übernahme durch den Staat liegt jedoch den Gemeinden, deren Markung die Ortsstraße durchläuft, eine Reihe nicht unerheblicher Leistungen ob. Es gehört hierzu insbesondere die Unterhaltung der Straßenbahnen innerhalb des sogenannten Ortsetters, d. h. des Anbau- oder Wohnbezirkes der Gemeinde, das Ausschlagen der Gräben, das Reinigen der letzteren, die Beseitigung der Verkehrshemmungen durch Schnee u.s.w. auf den innerhalb der Gemeindefeldmark belegenen Straßenstrecken (Wegeordnung §§ 4—13, Erk. d. Geheimen Rates v. 22/5

1833, Vf. v. 13/5 1837); endlich haben die Gemeinden die schon vor der Anlage der Staatsstraße zum örtlichen Nutzen vorhanden gewesenen Brücken zu unterhalten, doch können sie diese Last durch Zahlung eines Entschädigungsbetrages ablösen (G. v. 11/12 1833 Art. 1 fg.). Abgaben dürfen für die Benutzung der Staatsstraßen nicht erhoben werden; eine Ausnahme macht das Brücken- und Pflastergeld, zu dessen Erhebung die Gemeinden für die Benutzung von Brücken und Pflaster innerhalb des Ortsetters unter gewissen Voraussetzungen (s. unten § 12) berechtigt sind (Gaupp in Marquardsen III I 2 S. 227). Ungeachtet der wachsenden Ausdehnung, welche hiernach der Kategorie der Staatsstraßen gegeben worden ist, umfaßt diese Kategorie noch gegenwärtig keineswegs alle Poststraßen, während in dieselbe allerdings auch Straßen, welche nicht dem Postverkehr dienen, aufgenommen worden sind. Die von den Gemeinden zu unterhaltenden Wege gliedern sich in Verbindungs- oder Nachbarschaftswege, Ortsstraßen und — soweit solche nicht von den beteiligten Grundbesitzern zu unterhaltende Privat- oder Genossenschaftswege sind — Feldwege. Was die ersten beiden Klassen von Wegen anlangt, so gilt der Grundsatz, daß jede Gemeinde die innerhalb ihrer Markungen liegenden Wege bzw. Wegestrecken zu unterhalten habe. Doch kann bei den Nachbarschaftswegen unter dieser Unterhaltungspflicht die Herstellung künstlicher Anlagen nur insoweit begriffen werden, „als dieselben zur Sicherung eines Zustandes beständiger Fahrbarkeit und Brauchbarkeit des Weges unumgänglich erforderlich sind". Für Fälle, „wo die Baulast mit den Mitteln des Baupflichtigen oder mit dem Nutzen, den ihm die Herstellung des Weges gewährt, in auffallendem

Mißverhältnis steht, bleibt es der Gesetzgebung vorbehalten, eine angemessene Konkurrenz der mitbeteiligten Gemeinden, Gutsherrschaften oder Amtsbezirke festzusetzen; mittlerweile haben die Bezirksämter in vorkommenden Fällen dieser Art zur Vermittelung einer solchen Konkurrenz nach Maßgabe der bisher beobachteten Grundsätze die geeignete Einleitung zu treffen" (Vf. d. Min. des Innern v. 19/6 1828 §§ 1, 2 und 5); es ist hiermit das Princip einer Verteilung der Unterhaltungslast dieser Wege nach dem Maßstabe der beteiligten örtlichen Interessen zur Anerkennung gebracht; in geeigneten Fällen leistet auch der Staat aus den budgetmäßig zur Verfügung stehenden Krediten den Gemeinden Beihilfen zur Unterhaltung der Nachbarschaftswege. Was die an den Unterhaltungszustand zu stellenden Anforderungen anlangt, so müssen die Wege zu jeder Zeit fahrbar, gut planiert, mit Abzugsgräben, Brücken, Dohlen, Sicherheitsschranken und an den Scheidewegen mit Wegweisern versehen sein; künstlichere (chausseemäßige) Anlagen können unter dieser gesetzlichen Unterhaltungspflicht nur insoweit begriffen werden, als dieselben zur Sicherheit und beständigen Fahrbarkeit des Weges unumgänglich erforderlich sind (a. a. O. § 2, Marquardsen a. a. O. S. 427). Die Herstellung der durch öffentliches Bedürfnis geforderten Ortsstraßen und öffentlichen Plätze liegt, soweit nicht dritte vermöge besonderer Rechtstitel dazu verpflichtet sind und vorbehaltlich der Beiträge, zu denen die Adjacenten herangezogen werden können, der Gemeinde ob (allg. V.O. v. 16/10 1872 §§ 13 fg.).

§ 21. **Baden.** Früher als in anderen deutschen Staaten ist in Baden das Bestreben, ein für die verschiedenen Territorien, aus denen das Staatsgebiet sich zusammengesetzt hatte, gleichförmiges

Wegerecht zu schaffen, für die Gesetzgebung leitend gewesen. Ein solches einheitliches Wegerecht erhielt Begründung bereits durch die aus der Initiative des Großherzogs Karl Friedrich hervorgegangene Chausseeordnung vom 7/5 1810, welche zwischen den Chausseen bzw. den dem großen Verkehr dienenden Landstraßen einer- und den nicht chaussierten Seiten- und Nebenstraßen andererseits unterschied; während sie die Unterhaltung der letzteren den Gemeinden, innerhalb deren Feldmarken die Straßenzüge lagen bzw. deren Verkehrsinteressen sie dienten, überließ, hatte der Bau und die Unterhaltung der Chausseen aus Staatsfonds, jedoch unter bestimmt geregelter Beteiligung der Gemarkungsgemeinden, zu erfolgen; zu den Leistungen der letzteren gehörte vor allem die im Wege der Frohnleistung zu beschaffende Materialienanfuhr, wogegen der Staat den auf ihn entfallenden Unterhaltungsaufwand aus den Erträgen einer besonderen Chausseesteuer — der Chausseeschatzung — des Chausseegeldes und der Chausseefrevel- und Defraudationsstrafen bestritt; ein System, das jedoch sehr bald dadurch durchlöchert und unhaltbar wurde, daß die Erhebung der Chausseeschatzung seit 1816 eingestellt wurde und dieser Maßnahme die Aufhebung des Chausseegeldes (1820) und der Frohnden (1831) folgte. Um ein weiteres Anwachsen der Anforderungen an den Staatsfonds zu vermeiden und gleichwohl dem wachsenden örtlichen Verkehrsbedürfnis Rechnung zu tragen, wurde in den sogenannten subventionierten Vicinal- und Konkurrenzstraßen neue, zwischen den Staatschausseen und den Gemeindewegen stehende Wegekategorieen geschaffen. Einen Anstoß zu weiterer Umbildung der Wegeverfassung gab sodann die durch die Gesetzgebung des Jahres 1863 vollzogene Errichtung von

Kreisverbänden. Die Ausstattung derselben mit einem entsprechenden Wirkungskreise im Gebiete der Straßenunterhaltung bildete eine der wesentlichsten Aufgaben, welche das Straßengesetz vom 14/1 1868 sich setzte. Dasselbe behielt im Princip die Scheidung von Landstraßen und Gemeindewegen bei. Zur Einreihung in die Klasse der ersteren sind diejenigen Wege, welche einem über den örtlichen hinausgehenden Verkehr dienen, qualifiziert. Beim Bau und der Unterhaltung dieser Straßen konkurrieren Gemeinden, Kreisverbände und Staat in der Weise, daß vom Unterhaltungsaufwande der Staat die Hälfte, Kreis- und Gemarkungsgemeinden aber je ein Viertel, vom Aufwande des Neubaues oder der Hauptverbesserungen dagegen der Staat vier Sechstel, Gemeinden und Kreisverbände aber je ein Sechstel beitragen, doch kann der Beitrag des Staates in solchen einzelnen Fällen, in denen der Anteil der Gemeinde und Kreisverbände eine im Verhältnis zur Leistungsfähigkeit unverhältnismäßige Höhe erreicht, auch über jenes Maß ausgedehnt und kann ebenso, wenn eine Gemeinde nachweist, daß der durch ihre Gemarkung führende Weg für sie von keinem oder nur unerheblichem Nutzen sei, dieselbe von dem ihr obliegenden Beitrage ganz oder teilweise entbunden werden, in welchem Falle alsdann der Staat für den ausfallenden Betrag aufzukommen hat. Die Wirkungen dieses Gesetzes gaben namentlich insofern zur Klage Anlaß, als die nach demselben an die Gemeinden, welche außer dem ihnen direkt zur Last fallenden Sechstel bzw. Viertel der Bau- und Unterhaltungskosten noch ihren Anteil an der vom Kreise aufzubringenden Quote zu übernehmen hatten, gerichteten Anforderungen oft über das Verhältnis des Interesses und der Leistungsfähigkeit derselben

hinausgingen; andererseits beschränkte sich die den Kreisen eingeräumte Beteiligung auf eine Konkurrenz bei Aufbringung des Aufwandes, während sie an der Verwaltung ohne Anteil blieben. Nach beiden Richtungen hin suchte das Straßengesetz vom 14/6 1884 Abhilfe zu schaffen, welches die gegenwärtig geltende Kodifikation des Straßenunterhaltungsrechts enthält. Die wesentlichste Änderung des bestehenden Zustandes, welche dasselbe brachte, beruht darin, daß zwischen den Landstraßen und Gemeindewegen eine neue Kategorie, die der Kreisstraßen, eingeschoben wurde, deren Bau und Unterhaltung den Kreisen obliegt, wogegen letztere von Beiträgen für den Bau und die Unterhaltung der Landstraßen vollständig befreit sind; es sind jedoch die Kreise befugt, zu den Kosten des Neubaues, der Hauptverbesserung und der Wiederherstellung von Kreisstraßen die mit ihrem Interesse beteiligten Gemeinden mit einem teils nach Verhältnis des Nutzens, den sie an der Wegeanlage haben, teils ihrer Leistungsfähigkeit zu bemessenden, keinesfalls aber ein Drittel des Aufwandes übersteigenden Beitrage heranzuziehen; zu den Kosten der Unterhaltung haben die Gemeinden, deren Gemarkung die Straße durchzieht, vorbehaltlich anderweitiger Regelung durch mit Genehmigung der Regierung zu erlassendes Kreisstatut ein Drittel beizutragen. Ebenso ist die Verpflichtung der Gemeinden zum Bau und zur Unterhaltung der Landstraßen beizutragen, im Princip beibehalten, der Beitrag jedoch dahin geregelt worden, daß zum Neubau und den Hauptverbesserungen die mit ihrem Interesse beteiligten Gemeinden wie bei den Kreisstraßen mit einem Anteil von höchstens einem Drittel herangezogen werden dürfen, wogegen bei der Unterhaltung die Gemeinden, deren Gemarkung die Straße

durchzieht, mit einem Viertel der Kosten sich zu beteiligen haben; ebensowohl in Ansehung der Land- als der Kreisstraßen tritt jedoch für die Gemeinden Befreiung insoweit ein, als von ihnen der Nachweis erbracht wird, daß für sie die Straße von keinem oder unerheblichem Nutzen sei. Sofern der alsdann noch ihnen zur Last bleibende Beitrag im Vergleich zu ihrer Leistungsfähigkeit unverhältnismäßig hoch ist, kann ihnen Nachlaß oder Befristung gewährt werden. Außer Betracht bleiben bei Berechnung der von den Gemeinden zu übernehmenden Quoten die Besoldungen. Gehälter und ständigen Dienstbezüge der mit der unmittelbaren Leitung und Beaufsichtigung der Bau- und Unterhaltungsarbeiten betrauten Beamten und Bediensteten; es kann endlich von den Kreisverbänden mit Genehmigung der Regierung gegen eine aus Staatsfonds zu gewährende Dotation die Unterhaltung von einzelnen Landstraßen oder der Landstraßen geringerer Wichtigkeit für einen begrenzten Zeitraum übernommen werden. Dem Gesetz sind zwei Verzeichnisse beigefügt, von denen das eine diejenigen Landstraßen, welche in dieser Eigenschaft erhalten wurden, das andere die zu Kreisstraßen deklassierten Landstraßen umfaßt; außerdem setzt die Kategorie der Kreisstraßen sich zusammen aus Landstraßen, welche künftighin durch Gesetz oder durch Beschluß der Kreisversammlung mit Genehmigung der Regierung, ferner aus Gemeindewegen, welche durch Beschluß der Kreisversammlung nach Anhörung der beteiligten Gemarkungsgemeinden in den Kreisstraßenverband aufgenommen werden, endlich aus öffentlichen Wegen, welche auf Grund eines Beschlusses der Kreisversammlung zum Zwecke der Aufnahme in den Kreisstraßenverband neugebaut werden (§§ 2, 3 d. G.). Um die Kreisverbände in der Unterhal-

tung der deklassierten Landstraßen zu erleichtern, hat das Gesetz ihnen zunächst für drei Jahre einen Zuschuß von zusammen 100000 ℳ zur Verfügung gestellt, eine Summe, die im Budget für 1890/91 auf 160000 ℳ erhöht worden ist; außerdem gewährt der Staat armen Gemeinden zur Herstellung und Unterhaltung der Gemeindewege Unterstützungen.

§ 22. **Hessen.** Für die Bau- und Unterhaltungspflicht der Straßen war nach der früheren Gesetzgebung entscheidend, ob es sich um chaussierte Wege oder Landwege handelte. Das G. v. 12/10 1830 bestimmte, daß die vorhandenen oder noch zu erbauenden Kunststraßen Staats- oder Provinzialstraßen sein sollten. Für die Ausscheidung der beiden letztgedachten Straßenkategorien war als Princip aufgestellt, daß zu den Staatsstraßen diejenigen Straßen gerechnet werden sollten, welche vorzugsweise zur Erleichterung und Belebung des Transits mit dem Auslande dienten, während als Provinzialstraßen diejenigen gelten sollten, welche wegen ihrer Wichtigkeit für den inneren Verkehr von der Provinz, in der sie gelegen, zu erbauen seien. In weiterer Folge bestimmt das G. v. 4/5 1839, daß alle mit den Landständen vereinbarten Straßenbauten aus Staatsmitteln zu bestreiten seien. Im Gegensatz wurde die Unterhaltung der Verkehrsstraßen zwischen einzelnen Orten oder an einem Orte zu einer Staatsstraße stets für eine Last der Gemeinde erachtet, in deren Gemarkung eine solche Straße gelegen war. Von diesem Grundsatze ausgehend, regelte die Instr. v. 11/7 1838 des näheren die Voraussetzungen für die Erbauung solcher Vicinalwege und die auf die Unterhaltung bezüglichen Verpflichtungen; eine weitere Umgrenzung und Ausführung erhielt jenes Princip durch das G. v. 6/11 1860, welches die Verpflichtung der

Gemeinden zur Anlage und Unterhaltung von Vicinalwegen regelte und die Bildung von Vicinalwegeverbänden autorisierte. Die Verschiebung in der Bedeutung dieser Straßen, wie sie durch die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes eingetreten war, ließ das Bedürfnis hervortreten, der Erbauung und Unterhaltung der Vicinalwege eine breitere Grundlage zu geben, ein Bedürfnis, welchem durch die mit dem G. über den Bau und die Unterhaltung der Kunststraßen v. 27/4 1881 vollzogene Reform Rechnung getragen wurde. Dasselbe stellt (Art. 1) an die Spitze den Satz, daß alle im Großherzogtum bestehenden und noch zu bauenden Kunststraßen — Chausseen — vorbehaltlich gewisser, im Gesetz genau bezeichneter Ausnahmen, Staats- oder Kunststraßen seien, so jedoch, daß die Bau- und Unterhaltungspflicht des Staates und der Kreise durch gewisse konkurrierende, ebenfalls im Gesetz genau abgegrenzte Leistungen der Gemeinden begrenzt sind. Die Verpflichtung des Staates zur Unterhaltung der bisherigen Staats- und Provinzialstraßen bleibt bestehen, alle übrigen Kunststraßen sind vorbehaltlich der, wie bemerkt, im Gesetz bezeichneten Ausnahmen von den Kreisen zu unterhalten (Art. 3). Bezüglich des Baues neuer Staatsstraßen werden die durch die bisherigen Bestimmungen begründeten Verpflichtungen der Gemeinden zur unentgeltlichen Beschaffung des zum Straßenbau erforderlichen Geländes innerhalb ihrer Gemarkungen, zur Abgabe von Material zur Errichtung der kleineren Brücken und Dichten u.s.w. aufrecht erhalten. Ihren Beitrag zur Unterhaltung leisten die Gemeinden durch die verhältnismäßig ausgedehnten Verpflichtungen, die ihnen in Ansehung der Ortsdurchfahrten auferlegt sind (Art. 3, 4). Den Kreisen liegt seit dem 1. April

1882 die Unterhaltung der in ihnen gelegenen, bis dahin durch die betreffenden Gemeinden, Gemarkungsinhaber oder Vicinalwegebauverbände unterhaltenen Kunststraßen ob (Art. 6); ausgeschlossen von dieser Verpflichtung sind gewisse Kunststraßen, namentlich solche, die eine durchgehende Verbindung zwischen Ortschaften bzw. zwischen diesen und dem Bahnnetz oder den Schiffahrtsverbindungen oder der Landesgrenze nicht herstellen, sowie solche, welche zum gedachten Zeitpunkte in mangelhaftem Bau- oder Unterhaltungszustande sich befanden, vorbehaltlich des Rechts der Gemeinden, durch späteren entsprechenden Aus- oder Umbau der Straße die Voraussetzungen der Übernahme nachträglich herbeizuführen (Art. 7, 8). Auch zum Bau der Kunststraßen haben die Gemeinden und Gemarkungsinhaber, in deren Gemarkungen die Straße erbaut wird, das erforderliche Gelände unentgeltlich herzugeben (Art. 11). Im übrigen ist die Aufbringung des Aufwandes für den Neubau solcher Straßen in folgender Weise geregelt: Jeder Provinz wird durch das Budget eine jährliche Summe bzw. durch besondere gesetzliche Bestimmung ein Kapitalbetrag zur Verfügung gestellt, aus welchem bzw. aus dessen Erträgnissen ein Viertel der Neubaukosten der Kreisstraßen, ausschließlich der Kosten für den Geländeerwerb, zu bestreiten ist. Reicht die in einer Provinz hiernach für ein Jahr zur Verfügung stehende Summe nicht aus, um ein Viertel der Baukosten aller von den Kreistagen unter Zustimmung des Provinzialtages beschlossenen Neubauten zu decken, so bestimmt der Provinzialtag, welche Neubauten vorerst zu unterbleiben haben (Art. 12). Soweit die Kosten hierdurch nicht gedeckt werden, haben die Gemeinden ein Viertel der in ihrer Gemarkung außerhalb des Ortes entstehenden Bau-

kosten und außerdem die sämtlichen Kosten der Ortsdurchfahrten zu bestreiten; vom Reste der Baukosten trägt die eine Hälfte der Kreis, die andere die Provinz (Art. 13). Ebenso werden die Unterhaltungskosten vom Kreise und der Provinz je zur Hälfte getragen, vorbehaltlich jedoch der von den Gemeinden direkt zu erfüllenden Leistungen in Ansehung der Ortsdurchfahrt, welche ebenso wie in betreff der Staatsstraßen normiert sind (Art. 15). Die Voraussetzungen der Umwandlung von Staats- in Kreisstraßen sind besonders geregelt, zur Umwandlung einer Kreis- in eine Staatsstraße bedarf es eines Gesetzes (Art. 5). Die Herstellung und Unterhaltung der im öffentlichen Interesse notwendigen Ortsstraßen liegt vorbehaltlich der etwa bestehenden privatrechtlichen Verpflichtungen dritter den Gemeinden ob (s. Zeller, Handbuch der Verfassung und Verwaltung im Großherzogtum Hessen, S. 199 fg.).

§ 23. **Elsaß-Lothringen.** Die Wegeverfassung ruht hier noch auf der französischen Gesetzgebung, die mit nur wenigen Änderungen in Kraft geblieben ist. Dieselbe unterscheidet: Staatsstraßen, Departementalstraßen, Vicinalwege, Ruralwege und Ortsstraßen. Von diesen Kategorieen gehören die beiden ersten dem sogenannten großen Wegewesen (grande voirie) an, das außerdem die Eisenbahnen, sowie die schiff- oder flößbaren Flüsse, Kanäle und Seehäfen umfaßt; alle übrigen Wegekategorieen werden zum kleinen Wegewesen (petite voirie) gerechnet, das sich wieder in die voirie rurale und die voirie urbaine spaltet. Erstere begreift die Vicinalwege und Ruralwege, letztere die Straßen im Innern der Städte, Flecken und Dörfer, soweit sie nicht im Zuge von Staats-Departemental- oder Vicinal-

straßen gelegen sind, in sich. Während in den Staatsstraßen die dem ancien régime angehörig gewesene Institution der auf Kosten des Königs unterhaltenen Straßen sich gewissermaßen fortsetzt, stehen daneben die Departementalstraßen als die jüngere Bildung. Die Kategorie derselben verdankt ihren Ursprung dem Dekret Napoleons I. vom 16/12 1811, das die für den durchgehenden Verkehr minder wichtigen Staatsstraßen den Departements zur Unterhaltung überwies. Zwischen beiden Kategorieen bildeten die verschiedene Regelung der Unterhaltungslast bzw. die Eigentumsverhältnisse das Unterscheidende, wogegen sie einer gemeinsamen Verwaltung, der administration centrale des ponts et chaussées unterstanden. Von der zur petite voirie gerechneten Kategorien ist die der Vicinalwege die für den größeren Verkehr weitaus wichtigste; in dieselbe fällt zur Zeit auch den Staats- und Departementsstraßen gegenüber umsomehr der Schwerpunkt, je mehr die Aufgaben, wie sie diese Straßen früher für den durchgehenden Verkehr hatten, inzwischen von den Eisenbahnen übernommen worden sind. Der Aufschwung derselben beginnt, obwohl bereits die Gesetzgebung der Republik, des ersten Kaiserreichs und der Restauration den Vicinalwegen Interesse zugewendet hatte, doch erst mit dem G. v. 21/5 1836, dessen System demnächst durch das G. v. 11/7 1868 seine Ergänzung und weitere Ausführung erhielt. Der wesentliche Inhalt des erstgedachten Gesetzes besteht in einer neuen Einteilung der Vicinalwege, in der Begrenzung der auf dieselben bezüglichen Zuständigkeiten und in der Regelung des Baues und der Unterhaltungslast. Was die Einteilung anlangt, so zerfallen nach dem Gesetz die Vicinalwege je nach ihrer Wichtigkeit für den größeren

Verkehr in drei Klassen: die chemins de grande communication, die chemin d'intérêt commun und die chemins vicinaux ordinaires. Die Wege aller drei Klassen sind ihrer rechtlichen Natur nach Gemeindewege, unterscheiden sich aber darin, daß bezüglich der chemins de grande communication und demnächst auch der chemins d'intérêt commun die Verwaltung und Verfügung nunmehr auf die Departementalorgane übergegangen ist, welche dementsprechend sich auch an dem Bauaufwande durch Zuschüsse beteiligen. Für diese Regelung der Zuständigkeit der Departementalorgane enthält das G. v. 21/5 1836 die Grundlagen, welche demnächst durch das G. v. 18/7 1866 über die Generalräte eine weitere Entwickelung erhalten haben; über die Aufnahme von Wegen in eine der beiden letztgedachten Kategorieen wird von den Generalräten des Departements definitiv beschlossen. Die Unterhaltungslast endlich ruht im Princip auf den Gemeinden, dergestalt jedoch, daß wenigstens was die chemins de grande communication und d'intérêt commun anlangt, die bei der betreffenden Wegeverbindung interessierten oder in abreichbarer Nähe derselben belegenen Gemeinden zum Bau und zur Unterhaltung zusammenzutreten angehalten werden; es geschieht dies in der Weise, daß durch den Generalrat für jeden einzelnen Vicinalweg der genannten Kategorien je nach dem Verhältnis jenes Interesses und der Leistungsfähigkeit diejenigen Gemeinden bestimmt werden, welche zum Bau und zur Unterhaltung beizutragen haben. Diese Beschlüsse bilden die Basis für die seitens der Verwaltung von den Gemeinden angeforderten Leistungen, welche die Gemeinden entweder in Geld oder in Frohnden oder in beiden gleichzeitig zu realisieren befugt sind, behufs deren

Effektuierung jedoch für die aufzulegenden Frohnden und Steuerzuschläge der gesetzliche Höchstbetrag nicht überschritten werden darf. Dieser Höchstbetrag ist für die Frohnden, die teils Spann-, teils Handdienste und von sämtlichen Zugtiere haltenden bzw. arbeitsfähigen männlichen Gemeindeeinwohnern eines gewissen Alters, vorbehaltlich einiger engbegrenzter Ausnahmen, zu leisten sind, auf drei Arbeitstage, für die von den sämtlichen vier direkten Steuern zu erhebenden Zuschläge auf 5 Cts. festgesetzt. Die zu Frohnden Verpflichteten haben stets die Wahl, ob sie solche in natura ableisten oder statt dessen den anschlagsmäßigen Geldbetrag entrichten wollen; lassen sie die für die Entscheidung hierüber gegebene Frist ablaufen, ohne sich erklärt zu haben, so sind sie den Geldbetrag zu entrichten schuldig; die in Geld nicht abgelösten Frohnleistungen, für deren Realisierung stets längere Zeit gewährt wird, werden der Regel nach in dem Zeitmaß entsprechende Stückleistungen umgewandelt. Die Gemeinden können angehalten werden, von den für Wegezwecke ihrerseits zu votierenden Frohntagen bis zu zweien, von dem Ertrage der von ihnen zu votierenden Steuerzuschläge bis zu zwei Dritteln für die chemins de grande communication zu verwenden. Unternehmer oder Eigentümer von Bergwerken, Steinbrüchen, Forsten oder industriellen Betrieben aller Art können, sofern durch den Betrieb gewohnheitsmäßig oder zeitweilig ein besonderes Maß von Abnutzung des Weges herbeigeführt wird, zu dem Maße dieser Abnutzung entsprechenden Beiträgen herangezogen werden (s. unten § 18). In Ergänzung der durch die genannten Faktoren betheiligten Leistungen konkurrieren die Departements durch Beihilfen, die durch das G. v. 21/11 1835 bezüglich der chemins de grande com-

munication als eine regelmäßige, für die beiden anderen Kategorieen als eine unter besonderen Umständen zur Anwendung zu bringende Einrichtung in Aussicht genommen wurden. Auf der Grundlage dieser Bestimmungen bildete sich allmählich ein Verhältnis heraus, vermöge dessen die Kontingente der Gemeinden an Zuschlägen und Frohnden als Teile eines gemeinsamen Fonds betrachtet wurden, dessen Verwendung wesentlich der Bestimmung der Departementalorgane und Behörden unterlag. Die Subventionen, mit denen der Staat sich beteiligte, waren bis zum Jahre 1868 verhältnismäßig gering. Es hatte dies zur Folge, daß bei der Unzureichlichkeit der von den Gemeinden und Departements verfügbar gemachten Mittel und den erheblichen Vorwegnahmen zu Gunsten der chemins de grande communication der Ausbau der den beiden anderen Kategorieen angehörigen Vicinalwege sich nur langsam vollzog. Diesem Übelstande abzuhelfen war, nachdem bereits das G. v. 24/7 1867 über die Gemeinderäte diese letzteren zur Votierung dreier besonderer Steuerzuschläge für die Gemeindevicinalwege ermächtigt hatte, die Aufgabe des G. v. 11/7 und 15/7 1868, das die Gewährung umfassender Staatsbeihilfen in Verbindung mit Vorschüssen, zu deren entsprechender Vermittelung eine Vicinalwegekasse als staatliches Centralinstitut errichtet wurde, in ein System brachte, welches in Frankreich nach der Abtrennung Elsaß-Lothringens weiter ausgebaut worden ist. Außerdem wurde durch jenes Gesetz den Gemeinden, deren außerordentliche Ausgaben sich auf mehr als 10 Cts. Steuerzuschläge beliefen, gestattet, während der Periode der Ausführung des Gesetzes sich entweder jene drei weiteren außerordentlichen Steuerzuschläge oder statt dessen einen vierten

Frohntag aufzuerlegen. Das System der in dieser Weise einander ergänzenden Staatsbeihilfen und Vorschüsse ist nach der Abtrennung von Frankreich von der elsaßlothringischen Verwaltung nicht beibehalten worden, es beschränken die vom Staat für die Vicinalwege geleisteten Zuschüsse sich vielmehr auf diejenigen, die derselbe budgetmäßig den Bezirken behufs Subventionierung von Neubauten und Hauptverbesserungen, in einzelnen geeigneten Fällen auch zur Unterhaltung von Vicinalwegen gewährt. Im übrigen wird die Verwaltung der Vicinalwege noch gegenwärtig nach den auf Grund des vom Minister des Innern im Jahre 1854 vorgezeichneten Musterreglements zur Ausführung des G. v. 21/11 1835 in den Departements erlassenen Generalreglements vom Jahre 1855 geführt. Insbesondere besteht auch die Klasseneinteilung der Straßen im wesentlichen fort, und sind, um den Frohnleistungen ein weiteres räumliches Anwendungsgebiet zu geben und dadurch eine Ermäßigung des Geldbedarfs herbeizuführen, in Lothringen die Bezirks- (Departements)-Straßen in Kreisstraßen umgewandelt worden, unter welcher Bezeichnung die früheren chemins de grande communication und d'intérêt commun zusammengefaßt werden. Es ist ferner, was die Organe der Verwaltung anlangt, das technische Hilfspersonal auf den mittleren Stufen (Regierungsbaurat, Kreisingenieure) sowie das ausübende Beamtenpersonal auf den unteren Stufen (Wegemeister) für Staats-, Bezirks- und Kreisstraßen dasselbe; behufs der Ausgleichung des Besoldungsaufwandes haben die Bezirke einen entsprechenden Beitrag an den Staat zu leisten. Mit den vom Staat geleisteten Beihilfen zum Bau der Kreisstraßen und Gemeindevicinalwege verbinden sich diejenigen, welche die Bezirke gewähren und über welche die Bezirks-

tage beschließen. Das Maximum der Steuerzuschlagspfennige, welche die Bezirke für die Vicinalwege erheben dürfen, beträgt sieben, wogegen für die von den Gemeinden zu erhebenden Zuschlagspfennige das Maximum von fünf ordentlichen Zuschlagspfennigen für die Vicinalwege überhaupt und drei außerordentlichen Zuschlagspfennigen für die Gemeindevicinalwege insbesondere beibehalten geblieben ist. Die neueste Gesetzgebung hat ihre Fürsorge vorzugsweise den Feldwegen zugewendet. Dieselben werden unterhalten entweder von den Gemeinden, die zu diesem Behuf einen den für die Vicinalwege bestimmten hinzutretenden vierten Frohntag aufzuerlegen berechtigt sind (G. v. 17/7 1884) oder von Genossenschaften, welche nach den Bestimmungen des G. v. 21/6 1865 über die Syndikatsgenossenschaften zu bilden das G. v. 14/8 1884 die Ermächtigung enthält. An derartige Genossenschaften können die Gemeinden Feldwege abtreten, wie auch die von den Genossenschaften hergestellten Feldwege von den Gemeinden erworben werden können.

II. Die Wegebaupflicht nach Inhalt und Subjekt.

§ 24. **Inhalt und Umfang.** Die Wegebaupflicht hat nach dem oben — § 1 — Ausgeführten zum Inhalt, die Wege den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend herzustellen, zu unterhalten und, soweit die Änderung und Erweiterung der Verkehrsverhältnisse dies erheischt, umzuwandeln und zu verbessern. Für die rechtliche Bemessung dieses Inhalts ist ein qualitatives und ein quantitatives Moment entscheidend. Das qualitative Moment beruht in der Herstellung der Übereinstimmung der Beschaffenheit des Weges mit den

Forderungen des Verkehrs; welche Beschaffenheit in Anspruch zu nehmen, ist je nach der Kategorie der Wege den Grundzügen nach fast in allen Staaten durch gesetzliche Vorschriften, Reglements oder technische Instruktionen allgemein bzw. für die einzelnen Provinzen geregelt; innerhalb des durch dieselben der Beurteilung der konkreten Verhältnisse gelassenen Spielraums pflegt das Maß der zu stellenden Anforderungen die mit der Fürsorge für einen den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechenden Zustand des Wegewesens betraute Behörde, regelmäßig daher die Wegepolizeibehörde, zu entscheiden; inwiefern das Ermessen derselben auf die Forderung solcher Herstellungsarten sich erstreckt, durch welche eine Erweiterung oder Änderung der Unterhaltungslast bedingt wird, darüber weichen die Gesetzgebungen voneinander ab. Im preußischen Wegerecht (s. o. § 16) ist der Grundsatz festgehalten worden, daß die Entstehung der Verpflichtung chausseemäßiger Herstellung und Unterhaltung eines bisher nicht chaussierten Weges lediglich durch freiwillige Übernahme begründet wird; weiter geht die württ. M.Vf. v. 19/6 1878, indem nach derselben — § 2 — künstliche Anlagen in der den Gemeinden betreffs der Nachbarschaftswege obliegenden Unterhaltungspflicht insoweit begriffen werden können, „als dieselben zur Sicherung eines Zustandes beständiger Brauchbarkeit und Fahrbarkeit des Weges unumgänglich erforderlich sind“; in anderen Staaten wird für gewisse Kategorieen von Straßen chausseemäßiger Ausbau vorausgesetzt, wie in Hessen bezüglich der Staats- und Kreisstraßen, in Elsaß-Lothringen bezüglich der Staats-, Bezirks- und Vicinal-(Kreis-)Straßen. In quantitativer Hinsicht erstreckt sich die Verpflichtung auf die Unterhaltung des Weges in allen

seinen Teilen und mit allen zu demselben gehörigen, im Interesse des Verkehrs, sowie der Unterhaltung und des Betriebes der Wegeanlage erforderlichen Einrichtungen und Veranstaltungen, wogegen derselbe solche Vorrichtungen, welche anderweitigen Sicherheits-, Wohlfahrts- und Annehmlichkeitszwecken dienen, nicht zu umfassen pflegt (am klarsten ist das Princip zum Ausdruck gebracht in § 5 des bad. Straßengesetzes v. 14/6 1884, wo es heißt: „die Verpflichtung zum Neubau, zur Hauptverbesserung eines öffentlichen Weges erstreckt sich auch auf sämtliche Zubehörden und Vorrichtungen, welche zum Schutze und zur Erhaltung des Straßenkörpers, zur Sicherheit, Ordnung und Bequemlichkeit des nach der Art des Weges zu vermittelnden Verkehrs, sowie zum Schutze benachbarter Besitzer gegen nachteilige Folgen der Wegeanlage erforderlich sind. Vorrichtungen und Arbeiten, welche wesentlich nur den Interessen der Gesundheit, Reinlichkeit oder Annehmlichkeit dienen, sowie die Beleuchtung eines öffentlichen Weges sind in der Pflicht zur Unterhaltung nicht begriffen, liegen vielmehr, soweit ein öffentliches Interesse besteht, der Gemarkungsgemeinde ob". Diesem Princip entsprechend schließt die Verpflichtung der Regel nach auch die Unterhaltung der sog. Ortsdurchfahrten und der im Straßenzuge belegenen Brücken ein, wenn auch, was die Ortsdurchfahrten anlangt, einzelne Gesetzgebungen mit Rücksicht auf die erheblichen Interessen, mit denen die Gemeinde und deren Einwohnerschaft an der ordnungsmäßigen Herstellung und Unterhaltung beteiligt sind, der Gemeinde bzw. den angrenzenden Grundbesitzern bezüglich des Neubaues und der Unterhaltung gewisse Beiträge und Leistungen auferlegen. Zu den Gesetzgebungen, welche in der Bemessung dieser Leistungen am wei-

testen gehen, gehört die des Großherzogtums Hessen; nach dem dortigen G. v. 27/4 1881 über den Bau und die Unterhaltung der Kunststraßen haben die Gemeinden beim Neubau von Kreisstraßen die sämtlichen Kosten der Ortsdurchfahrt zu bestreiten; bei der Unterhaltung haben sie, was die Staatsstraßen anlangt, mit den Kosten der Unterhaltung und Erneuerung, was die Kreisstraßen anlangt, mit den Kosten der Anlage und Unterhaltung von Gossenpflaster, gepflasterten Fußsteigen und Übergängen und des Pflasters der Fahrbahn innerhalb der Ortsdurchfahrten sich zu beteiligen (G. Art. 4, 13, Z. 1 und 15). Auch im rechtsrheinischen Bayern haben nach der noch heute in Geltung stehenden Ziff. I der V. v. 16/8 1805 (aufrecht erhalten durch VI litt. b der V. v. 6/4 1818) die Gemeinden, auf denen die Verbindlichkeit zur Unterhaltung des Ortspflasters und der durchziehenden Chaussee ruht, dieser Verpflichtung auch ferner nachzukommen, wogegen eine solche Verpflichtung der Gemeinden in Ansehung der Distriktsstraßen in der neueren Praxis des Verwaltungsgerichtshofes — Erk. v. 5/7 1881 — als eine gesetzlich begründete nicht anerkannt wird; im Gegensatz sind in der Pfalz die Ortsdurchfahrten sowohl der Staats- als Distriktsstraßen auf Kosten der Wegebaupflichtigen zu bauen und zu unterhalten; eine Ausnahme findet nur insoweit statt, als an die Traversen besonders breite Fußbänke (Trottoirs), Spaziergänge und öffentliche Plätze sich anschließen (Wand, Öffentliche Wege S. 317, 378). Die Regel, daß Bau und Unterhaltung der im Straßenzuge liegenden Brücken den Wegebaupflichtigen obliegen, wird in Preußen für den Geltungsbereich des A.L.R. durch den von diesem Gesetzbuch (§§ 38—40 II 15) aufgestellten Grund-

satz durchbrochen, wonach die Nutzungen der von Natur schiffbaren Ströme ein Regal des Staates bilden und diesem als Nutzungsberechtigten dementsprechend auch die Unterhaltung der über den Strom führenden Brücken obliegt; es wird daher auch die durch den § 18 des Dotationsgesetzes v. 8/7 1875 (§ 18) ausgesprochene Übertragung der Unterhaltungspflicht in betreff der bisherigen Staatschausseen an die Provinzialverbände so verstanden, daß hierdurch an der nach Maßgabe der ebengedachten Bestimmungen begründeten Unterhaltungspflicht des Fiskus bezüglich der Brücken über schiffbare Ströme nichts geändert wird. Nach der württembergischen Gesetzgebung wird durch den Umstand, daß eine Brücke sich im Zuge einer Staatsstraße befindet, der bisherige Träger der Baupflicht in Ansehung der Brücke von dieser Verpflichtung nicht entbunden, doch kann derselbe diese Verpflichtung gegen billige Entschädigung ablösen (G. v. 11/12 1833 Art. 1 ff.). — Zur Wegebaupflicht wird ferner die Anbringung und Unterhaltung von Wegweisern (nicht von Ortstafeln), sowie, wo für die Benutzung des Weges eine Abgabe erhoben wird, die Herstellung und Unterhaltung der für diesen Teil des Betriebes (Wohnungen und Geschäfslokale der Erheber) erforderlichen Baulichkeiten, ferner die Anlegung und Unterhaltung der im Interesse der Sicherheit des Verkehrs erforderlichen Baumpflanzungen, soweit solche nicht durch einzelne Gesetzgebungen den Adjacenten auferlegt ist, gerechnet; nicht dagegen in dieselbe einbegriffen sind Baumpflanzungen, welche lediglich Zwecken der Verschönerung und Annehmlichkeit dienen (vgl. u. a. Germershausen a. a. O. S. 56 fg. und bad. G. v. 14/6 1884 § 27). Die Reinhaltung der Straßen ist vorzugsweise von Wichtigkeit, soweit

es sich um Kunststraßen und insbesondere um städtische Straßen und Plätze handelt; bezüglich der Verpflichtung ist zwischen derjenigen Reinhaltung, welche — wie das Wegräumen des Schneees — lediglich unter dem Gesichtspunkte der Beseitigung von Verkehrshindernissen steht und dieserhalb einen Teil der Wegebaulast bildet, und derjenigen zu unterscheiden, welche gesundheitspolizeilichen oder sonstigen Wohlfahrts- und Annehmlichkeitszwecken dient; die auf letztere Zwecke bezügliche Reinigung bildet eine Aufgabe der Polizeiverwaltung und fällt demjenigen zur Last, welcher die sächlichen Kosten der letzteren zu tragen hat. Da die Verpflichtung zu dieser letzteren Reinigung aber die dem Objekt nach umfassendere ist, begreift sie, wo sie platzgreift, der Regel nach auch die erstere Verpflichtung in sich (Germershausen a. a. O. S. 69). Dementsprechend werden auch in der bayerischen Pfalz, soweit nicht besondere polizeiliche Vorschriften erlassen sind, in Anwendung des franz. G. v. 11 frimaire VI Tit. I § 2 Art. 4 Nr. 9, nach welchem die Verpflichtung zur Beseitigung des Kots und der Abfälle ohne Unterschied, ob es sich um Staatsstraßen, Durchfahrten oder reine Ortsstraßen handelt, den Gemeinden obliegt, diese letzteren zur Beseitigung derjenigen Verunreinigungen für verpflichtet erachtet, welche durch den Fuhrwerksverkehr, durch den Ablauf des Wassers aus den Häusern, durch Schnee und Eis veranlaßt werden, wogegen die Wegschaffung des durch Elementarereignisse ohne Schuld und Mitwirkung der Ortseinwohner beigeflößten Sandes und Gerölles in die Wegebaupflicht fallend gilt (Regierungsausschreiben v. 7/2 1837, Wand a. a. O. S. 318 ff.). Die Beleuchtung der Straßen dient im allgemeinen nicht verkehrspolizeilichen, sondern allgemeinen

sicherheitspolizeilichen und Annehmlichkeitsinteressen; sie fällt daher nur da dem Wegebaupflichtigen zur Last, wo das Bedürfnis durch besondere, dem Betriebe des Weges angehörige Maßnahmen — wie Ausführung von Reparaturarbeiten; vgl. Germershausen a. a. O. S. 74 ff. — hervorgerufen wird.

§ 25. **Rechtliche Natur und Subjekte der Wegebaupflicht.** Der allgemeinen Baupflicht, welche die Fürsorge für dem Bedürfnis des Verkehrs entsprechende Wegeanlagen überhaupt zum Inhalte hat, steht die besondere Baupflicht derjenigen gegenüber, die nur mit einzelnen bestimmt abgegrenzten Leistungen zu konkurrieren haben; dieser besonderen Baupflicht gegenüber steht die allgemeine der Regel nach im Verhältnis einer subsidiären Verpflichtung, indem sie naturgemäß auf die Beschaffung lediglich des durch besondere Leistungen nicht gedeckten Teils des Bedarfs eingeschränkt ist; es schließt dies nicht aus, daß auch die allgemeine Baupflicht eine materiell begrenzte sei, dergestalt, daß bei Erreichung der Grenzen auf andere Faktoren zurückgegriffen werden müsse. Die allgemeine Baupflicht ruht nach den in den deutschen Staaten bestehenden Institutionen entweder auf privatrechtlichem Titel oder Herkommen oder auf der Berechtigung zur Erhebung von Wegeabgaben, oder auf dem nachbarlichen Interesse an der Wegeverbindung oder endlich auf dem Wohlfahrtsberuf der Gemeinden, der kommunalen Verbände und des Staates. Eine auf privatrechtlichem Titel oder Herkommen gegründete allgemeine Baupflicht besteht in den deutschen Staaten nur noch in beschränkter Geltung; einen weiteren Anwendungsbereich haben Verträge und Gewohnheit nur insoweit, als es sich um die Bemessung

einer an und für sich gesetzlich begründeten Baupflicht ihrem Umfange nach handelt. Ebenso hat die früher in weiter Ausdehnung maßgebend gewesene Baupflicht der Wege- und Brückenzoll-Berechtigten mit der Einschränkung der Anwendung dieser Abgaben, wie sie sich in sämtlichen deutschen Staaten vollzogen hat, einen großen Teil ihres Geltungsbereichs verloren; soweit diese Abgabe besteht, ist den aus ihr bezogenen Einnahmen die Zweckbestimmung der Verwendung für den Bau und die Unterhaltung der Straße bzw. Brücke eigen; da nach den in den meisten Staaten geltenden Bestimmungen die Berechtigung zur Erhebung derartiger Abgaben lediglich den auf Grund der allgemeinen Rechtsnormen verpflichteten Gemeinden und Verbänden eingeräumt wird, fehlt es an einem Anlaß zur Ausscheidung einer besonders umgrenzten Wegebaupflicht des Zollberechtigten; es enthält eine Ausnahme, wenn im preußischen Recht die ältere Auffassung, welche die Wegebaupflicht als ein Korrelat der Zollberechtigung als solcher betrachtet, sich als eine zu Recht bestehende forterhalten hat; der § 138 II 15 A.L.R. bestimmt hier: „Jeder Privatinhaber einer Brücken-, Fuhr- oder Wegegeldgerechtigkeit ist schuldig, die Straßen, Wege, Fähren und Brücken innerhalb des ihm angewiesenen Distrikts auf eigene Kosten in sicherem und tauglichem Zustande zu erhalten;" es ist diese Verpflichtung hiernach eine bezüglich ihres Objekts ausschließliche, dergestalt, daß neben dem Zollberechtigten nicht etwa auch der aus allgemeinen Gründen Baupflichtige in Anspruch genommen werden kann; nur insoweit die Verpflichtung durch die Verleihungsurkunde in gewisser Weise begrenzt erscheint, kann ein Mehreres nicht verlangt werden, und ist daher, insoweit es gleichwohl weiterer Leistungen bedarf, in diesem

Falle auf den zufolge allgemeiner gesetzlicher Bestimmung Wegebaupflichtigen zurückzugehen. Die allgemeine Wegebaupflicht des an die Straße grenzenden bzw. derselben benachbarten Grundbesitzes ist zwar vielfach als dem Ursprunge nach auf der Gemeinschaft des Interesses beruhend und daher überwiegend privatrechtlich, das Verhältnis der Beteiligten zu einander als ein Societätsverhältnis aufgefaßt worden; da sie indessen, soweit sie hiernach besteht, meist nur durch Vermittelung der Gemeinden bzw. der ihnen gleichgestellten Gutsbezirke in Anspruch genommen wird, ist sie mehr und mehr in eine Verpflichtung der Gemeinden und Gutsbezirke als öffentlich-rechtlicher Verbände übergeleitet worden, ein Prozeß, der auch in den östlichen preußischen Provinzen umsomehr als größtenteils zum Abschluß gelangt angesehen werden kann, als gleichzeitig die Beteiligung der größeren Kommunalverbände an der Wegebaupflicht ein größeres Maß der Ausbildung erhalten hat; in gleicher Weise hat auch in Württemberg das in der M.Vf. v. 19/6 1828 zum Ausdruck gelangte Societätsprincip in seiner Anwendung zu einer ausgedehnteren Beteiligung der Bezirke (Amtskörperschaften) geführt; statt einer auf der Gemeinschaft der Privatinteressen beruhenden ist die Verpflichtung mehr und mehr als eine in dem öffentlich-rechtlich festgestellten Beruf der kommunalen Korporation begründete aufgefaßt worden, dergestalt daß auch die Verteilung der bezüglichen Aufgaben auf die räumlich neben einander bestehenden bzw. die einander unter- und übergeordneten Verbände ebenfalls überwiegend von Gesichtspunkten des öffentlichen Interesses beherrscht wird, eine Auffassung, die allerdings bei weitem konsequenter in den auf dem französischen Recht beruhenden

bzw. den der neueren Zeit angehörigen Wegeordnungen und Wegegesetzen, wie sie in der Mehrzahl der im Jahre 1866 mit Preußen vereinigten Provinzen, sowie in Baden und Hessen in Geltung bestehen, zur Durchführung gelangt ist; hier erscheint die Abgrenzung der Aufgaben in betreff des Wegebaues wesentlich als ein Moment der allgemeinen Verteilung der Aufgaben über die verschiedenen Stufen der kommunalen Verbände; das Maß des Interesses, mit welchem dieselben an den einzelnen Wegeanlagen beteiligt sind, kommt hierbei als eines der Motive für die räumliche Bemessung der Aufgaben der einzelnen Gemeinden und kommunalen Korporationen bzw. für eine gesonderte oder stärkere Heranziehung derselben zu angemessener konkurrierender Geltung. Für eine derartige gesonderte oder stärkere Heranziehung der mit ihrem Interesse vorzugsweise beteiligten Gemeinden und Verbände haben die Gesetzgebungen verschiedene Formen ausgebildet; so ist nach § 13 der preuß. Kr.O. bei Verteilung der Chausseebaukosten eine Mehrbelastung derjenigen Kreisbehörde zulässig, welche von der Chausseeanlage größeren Nutzen haben (s. o. § 16); ebenso gestattet der Art. 32 des bayer. Distriktsratsgesetzes eine Abstufung der Umlagebelastung für distriktive Zwecke, eine Abstufung, welche namentlich in Ansehung der Distriktsstraßen dadurch zu praktischer Bedeutung gelangt, daß den Gemeinden, welche der Straße adjacieren und von derselben den meisten Nutzen ziehen, die Hand- und Spanndienste als Präzipualleistung auferlegt werden (s. v. Pechmann, Wirkungskreis der Distriktsverwaltungsbehörden, 4. Aufl., S. 437); so enthält auch das bad. Straßengesetz (§ 13 Abs. 2) die Bestimmung daß die im Kreisgebiet gelegenen Gemeinden,

deren Verkehrsinteresse an dem Neubau, der Hauptverbesserung oder der Wiederherstellung einer Kreisstraße beteiligt ist, einen nach dem Verhältnis des Nutzens und der finanziellen Leistungsfähigkeit zu bemessenden besonderen Beitrag zu dem hierdurch erwachsenden Aufwande zu entrichten haben, doch soll der Gesamtbeitrag, zu welchem die beteiligten Gemeinden herangezogen werden können, in der Regel nicht mehr als ein Drittel des für das Bauunternehmen zu machenden Aufwandes betragen. Ebenso erkennt für Württemberg die citierte M.Vf. v. 19/6 1828 (Art. 5) die Abstufung der Beiträge nach dem Interesse als zulässig an. — Die Verpflichtung zu einzelnen besonderen Leistungen — besondere Wegebaupflicht — kann ebenso wie die allgemeine Wegebaupflicht auf privatrechtlichen Titeln, Herkommen oder allgemein gesetzlichen Bestimmungen beruhen; zu den letzteren gehören die Verpflichtungen, wie sie durch die Gesetzgebung für einzelne Provinzen, Länder bzw. das Reich nach gewissen Richtungen den Adjacenten auferlegt worden sind. Eine zunehmende Wichtigkeit hat vermöge des auf der Entwickelung der Industrie, des Bergbaues u.s.w. beruhenden Anwachsens einesteils der Abnutzung, welche den Straßen durch den Verkehr im Interesse industrieller, bergmännischer, land- und forstwirtschaftlicher Betriebe erwächst, anderenteils des Nutzens, welchen die Straßen diesen Betrieben gewähren, die Heranziehung der Unternehmer derartiger Betriebe zu Beiträgen behufs Baues und der Unterhaltung der Wege gewonnen; die Form, welche die Beiziehung derselben durch die Gesetzgebungen erhalten hat, ist eine zwiefache: entweder begnügen sich dieselben mit der den wegepolizeilichen Verbänden eingeräumten Befugnis, die Neuanlagen

von Wegen bzw. die Ausführung von Hauptverbesserungen an denselben davon abhängig zu machen, daß von den Eigentümern oder Unternehmern von Betrieben der letztgedachten Art entsprechende Beitragsleistungen übernommen werden, oder sie gewähren dem Wegebaupflichtigen einen der Geltendmachung im Zwangswege unterliegenden Rechtsanspruch auf solche mit dem Maße der zugefügten Abnutzung bzw. des bezogenen Nutzens im Verhältnis stehende Beitragsleistungen zu den Bau-, vor allem aber den Unterhaltungskosten. Auf dem ersteren Standpunkte steht die badische Gesetzgebung; nach dem Straßengesetz v. 14/6 1884 ist es den Kreisverbänden überlassen, den Neubau oder die Hauptverbesserung einer Kreisstraße davon abhängig zu machen, „daß die Besitzer von größeren Waldungen, Steinbrüchen, Salinen, Berg- und Hüttenwerken oder sonstigen Gewerbeunternehmungen, für deren wirtschaftliche Zwecke das Unternehmen von besonderem Nutzen ist, zu dem Aufwande nach der Größe des Nutzens zu bemessende Vorausbeiträge leisten". Den zweiten Weg hatte schon zeitig (G. v. 16/9 1807) die französische Gesetzgebung betreten; auf demselben sind später die hannöversche, demnächst die preußische und sächsische Gesetzgebung gefolgt (s. das Nähere unten § 30).

III. Das Finanzwesen des Wegebaues.

1) Im allgemeinen.

§ 26. **Wegehaushalt, Voranschläge, Rechnungswesen.** Die Finanzwirtschaft des Wegewesens hat zur Aufgabe, Bedarf und Aufwand in angemessenem Verhältnis zu einander zu erhalten und für eine auch in der Zeit dem Bedarf sich an-

passende Bereitstellung der Deckungsmittel zu sorgen; da diese Deckungsmittel der Hauptsache nach in Leistungen und Zuschüssen der wegebaupflichtigen Gemeinden und Verbände zu bestehen pflegen, so bildet regelmäßig die Finanzwirtschaft des Wegewesens nur ein Element in der Finanzwirtschaft der die Träger der Wegebaupflicht darstellenden Faktoren, es gilt daher die Forderung der Aufstellung ordnungsmäßiger Wirtschaftspläne, Voranschläge und Rechnungen nur insoweit als eine für die Finanzwirtschaft des Wegebaues anerkannte, als diese Forderung auch für das Finanzwesen jener mit der Wegebaupflicht belasteten Gemeinden und Verbände sich Geltung verschafft hat; so fehlt in den ländlichen Gemeinden der preußischen östlichen Provinzen und des Königreichs Sachsen nicht selten mit der Aufstellung eines Gemeindebudgets auch die eines förmlichen Wirtschaftsplans für die der Gemeinde obliegende Wegeunterhaltung; im Gegensatz ist bezüglich der von den Städten, den größeren Kommunalverbänden oder dem Staate zu unterhaltenden Wege die Aufstellung von Voranschlägen und Rechnungen zu einer allgemeinen Institution geworden, wie das in den westlichen Provinzen des preußischen Staates und den Staaten des südwestlichen Deutschlands auch von den durch die ländlichen Gemeinden zu unterhaltenden Wegen gilt; in allen diesen Fällen bilden jedoch der Regel nach die für die Wege aufzustellenden Voranschläge und Rechnungen nur Teile der Voranschlagsaufstellung und der Rechnungslegung der betr. Korporation überhaupt; über den Kreis der Finanzwirtschaft der letzteren greifen sie nur dann hinaus, wenn die Baulast von mehreren einander gleich- oder über- und untergeordneten Verbänden konkurrierend getragen wird; in diesem Falle werden, während sonst

die bei der unterhaltungspflichtigen Korporation für die Voranschlagsnahme geltenden Formen auch für die Wegebauvoranschläge maßgebend zu sein pflegen, öfter besondere formelle Anforderungen an letztere gestellt, insbesondere gilt dies dann, wenn größere Kommunalverbände oder der Staat sich an den Kosten des Baues und der Unterhaltung derjenigen Wege, in betreff deren die Baupflicht den Gemeinden oder engeren Verbänden obliegt, beteiligen. Hier kann die Erfüllung solcher Anforderungen im Wege autonomer Beschlüsse des betr. größeren Verbandes zur Voraussetzung für die Beitragsleistung gemacht, es kann aber auch durch gesetzliche Bestimmungen die Beitragspflicht an die Erfüllung der gedachten formellen Bedingungen geknüpft sein; dem Inhalte nach beziehen jene Anforderungen sich häufig auf die bestimmungsmäßige Abgrenzung der verschiedenen Arten des Bedarfs bzw. Aufwandes, da für diese nicht selten das Verhältnis der Beteiligung des größeren Verbandes verschieden geregelt ist. Da der Finanzwirtschaft der Wegeverwaltung die Eigenschaft einer selbständigen Finanzwirtschaft abgeht und sie meist nur ein Glied in der Finanzwirtschaft der Gemeinden und kommunalen Verbände bildet, folgt, daß im Wegehaushalt an sich das Princip der materiellen Gleichgewichtserhaltung nicht zur Darstellung gelangen kann: es hat dies zur Konsequenz, daß die durch die Rücksicht auf diese Gleichgewichtserhaltung bedingte Gruppierung von Bedarf und Deckungsmitteln für die Wege der Regel nach sich nach der für die Finanzwirtschaft der Gemeinden bzw. der Kommunalverbände und des Staates geltenden richten muß. Nur wird auch für den Haushalt der Wege der Grundsatz leitend sein müssen, daß zur Deckung ordentlicher Ausgaben außerordent-

liche Deckungsmittel nicht verwendet werden dürfen. Unter Voranschlägen sind vorstehend zunächst nur finanzwirtschaftliche Voranschläge verstanden, von denen dem Begriffe nach die als Grundlage teils der technischen Leitung, teils der Vergebung der Bauarbeiten dienenden und behufs geordneter Vornahme derartiger Arbeiten, soweit solche von einigem Umfange sind, unentbehrlichen Kostenanschläge, wie sie durch die technischen Instruktionen über den Straßenbau angeordnet zu sein pflegen, geschieden sind; da indessen mangels eigener Einnahmen der Wegeverwaltung die für diesen Zweig der Finanzverwaltung aufzustellenden Voranschläge häufig nur in dem Nachweise des behufs der Ausführung der Bauarbeiten erforderlich werdenden Aufwandes bestehen, findet sich oft in jenen Kostenanschlägen das gesamte in die finanzwirtschaftlichen Voranschläge aufzunehmende Material zur Darstellung gebracht und fallen insoweit die ersteren mit den letzteren thatsächlich zusammen; da in jedem Falle diese Kostenanschläge die wichtigsten Beläge der finanzwirtschaftlichen Voranschlagsaufstellung bilden, haben sie den für letztere maßgebenden Gesichtspunkten selbstverständlich Rechnung zu tragen.

§ 27. **Bedarf.** Wie in den übrigen Zweigen der öffentlichen Verwaltung scheidet derselbe zunächst sich in einen Personal- und Sachbedarf; dem ersteren gehören diejenigen Aufwendungen an, die durch das Bedürfnis der Besoldung des Beamten- und sonstigen in der Wegeverwaltung verwendeten ständigen Personals erfordert werden; Arbeitslöhne pflegen dem Sachbedarf zugerechnet zu werden; je nach der Ausdehnung, wie sie in den Einrichtungen der betr. Verwaltung der Verwendung ständiger Kräfte gegeben worden ist, bemißt das quantitative Verhältnis vom Personal- zum Sachbedarf

sich verschieden. Nicht völlig deckt mit dieser Scheidung sich der Gegensatz von General- und Specialbedarf: zu ersterem werden die zur Führung der Verwaltung überhaupt erforderlichen persönlichen und sachlichen Ausgaben, zu letzterem die für die Arbeiten an der konkreten Wegeanlage nötigen Aufwendungen gerechnet. Beiderlei Scheidungen können insofern von Interesse sein, als die Beitragspflicht bzw. das Verhältnis, in welchem die konkurrirenden beitragspflichtigen Faktoren an den Kosten sich zu beteiligen haben, für den durch die verschiedenen Arten des Bedarfs hervorgerufenen Aufwand verschieden bemessen ist; so sind nach dem bad. Straßengesetz v. 14/6 1884 bei Berechnung der von dem Bau- und Unterhaltungsaufwande der Land- und Kreisstraßen von den Gemeinden zu übernehmenden Quoten die Besoldungen, Gehälter und sonstigen ständigen Dienstbezüge der mit der Leitung und unmittelbaren Beaufsichtigung der Bau- und Unterhaltungsarbeiten an den betr. Straßen betrauten technischen Beamten und der Gehilfen, einschließlich der Straßenmeister, außer Ansatz zu lassen (s. daselbst § 22 Art. 2). — Viel wichtiger ist unter dem gedachten Gesichtspunkt der Regel nach die Scheidung zwischen demjenigen Bedarf, der durch Neubauten und demjenigen, der durch Unterhaltungsbauten hervorgerufen wird, da häufig die Beiträge, welche den baupflichtigen Gemeinden von kommunalen Verbänden oder vom Staate gewährt werden, entweder sich auf den Bedarf für Neubauten beschränken oder doch für diesen und den Unterhaltungsbedarf sich verschieden bemessen; dem Bedarf für Neubauten pflegt in dieser Hinsicht der für Verbesserungs- und Erweiterungsbauten bzw. überhaupt für Hauptreparaturen gleichgestellt zu werden, Begriffe, welche in

der Gesetzgebung bzw. der Verwaltungspraxis der verschiedenen Staaten verschieden umgrenzt sind. So unterscheiden beispielsweise die Bestimmungen für die Wegebauverwaltung, sowie für die Bewilligung von Unterstützungen, Beihilfen und Prämien zur Förderung des Gemeindewegebaues in der Provinz Westfalen v. 13/3 1889 bei den seitens des Provinzialverbandes zu bewilligenden Unterstützungen zwischen dem Bedarf für Neu- und Umbauten einerseits und für Unterhaltung andererseits; so regelt ferner das bad. Straßengesetz v. 14/6 1884 den Betrag, mit welchem die Gemeinden zu dem Bauaufwande der Land- und Kreisstraßen herbeigezogen werden dürfen bzw. an demselben sich zu beteiligen haben, verschieden, je nachdem der Bedarf für Neubauten und Hauptverbesserungen einerseits oder für die Unterhaltung andererseits in Frage ist (s. daselbst §§ 13, 14, 17, 18); so verteilt endlich die Landesverwaltung von Elsaß-Lothringen an die Bezirke Unterstützungen für Kreisstraßen der Regel nach nur zu solchen Bauten, welche zur Kategorie der Neubauten und der Hauptverbesserungen gehören. Einem anderen Gebiete, dem der technischen Natur der Leistungen, mittelst deren der Wegebau zu effektuieren, gehört die Scheidung in Natural- und Geldbedarf an; sie bestimmt sich je nach Lage der Gesetzgebung in den einzelnen Ländern verschieden und ist verschiebbar je nach den in der bezüglichen Verwaltung getroffenen Einrichtungen; der Naturalbedarf kann regelmäßig in Geldbedarf, nicht dagegen der Geldbedarf in Naturalbedarf umgewandelt werden; die Feststellung des letzteren ist vor allem wichtig, insofern er die Grenze bezeichnet, bis zu der eine Deckung des Bedarfs durch unmittelbare Verwendung der zur Verfügung stehenden Naturalleistungen erfolgen kann.

§ 28. **Deckungsmittel.** Dieselben werden wie die Einnahmequellen im Gebiete der kommunalen Finanzwirtschaft überhaupt in privatwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche geschieden werden können; eine nach Maßgabe der besonderen Natur des Wegefinanzwesens noch wichtigere Unterscheidung ist die in solche Deckungsmittel, welche ihren wirtschaftlichen Ursprung in dem Verfügungsrecht über den Weg und in dem Betriebe desselben haben und in solche, welche aus der allgemeinen Wirtschaft der wegebaupflichtigen bzw. der an der Erfüllung der Wegebaupflicht sich beteiligenden Faktoren gewährt werden. Der ersteren Kategorie gehören an die Erträge der Nutzungen im engeren Sinne, als die aus den Gras-, Obstnutzungen, der Verwertung entbehrlicher Wegeteile und Materialien, ferner aus erhobenen Wege- und Brückenzöllen, sowie aus der Verwertung des Weges und seiner Benutzung für außerhalb seiner öffentlich-rechtlichen Zweckbestimmung liegende Zwecke — Gebühren für Gestattung der Lagerung von Materialien, der Aufstellung von Verkaufsbuden, der Anbringung von Durchlässen u.s.w. — bezogenen Einnahmen, ferner die Einnahmen aus der Geltendmachung von Entschädigungsforderungen für dem Wege zugefügte Beschädigungen oder den Beiträgen für außerordentliche Abnutzung durch Unternehmer, Eigentümer von Bergwerken, forstwirtschaftlichen und industriellen Betrieben u.s.w., endlich die Erträge von Strafen für auf dem betr. Wege begangene Zuwiderhandlungen, soweit solche zur Wegekasse fließen. Diesen Deckungsmitteln, welche unter der Bezeichnung der eigenen Einkünfte der Wegeverwaltung sich zusammenfassen lassen, können die Deckungsmittel der zweiten Kategorie

unter der Bezeichnung der Zuschüsse gegenübergestellt werden: das Wesentliche derselben beruht darin, daß sie subsidiärer Natur sind, d. h. eine Inanspruchnahme derselben nur insoweit stattfindet, als der Bedarf der Wegeverwaltung nach Verwendung der eigenen Einkünfte ungedeckt bleibt. In der Regelung dieser Zuschüsse lassen sich zwei Stufen unterscheiden: einmal die Feststellung des Verhältnisses, in welchem, sofern die Verpflichtung zur Leistung des betr. Beitrags sich auf mehrere wegebaupflichtige oder an der Erfüllung der Wegebaupflicht sich beteiligende Faktoren verteilt, diese verschiedenen Faktoren bei der Leistung zu konkurrieren haben; sodann die Art und der Maßstab, nach welchem innerhalb der Wirtschaft des den Zuschuß leistenden bzw. an der Leistung desselben teilnehmenden Faktors dessen Beitrag aufgebracht wird. In ersterer Beziehung kann es sich erstens um die Feststellung des Verhältnisses handeln, in welchem mehrere einander gleichgeordnete Faktoren als Gemeinden, Gutsbezirke u.s.w. an der Leistung teilnehmen; es kann aber zweitens auch das Verhältnis in Frage kommen, in welchem mit den in erster Linie wegebaupflichtigen kommunalen Korporationen und Verbänden oder sonstigen wirtschaftlichen Subjekten auch untergeordnete oder übergeordnete Verbände an der Leistung participieren; unter den ersteren Gesichtspunkt fällt die Festsetzung der auf die einzelnen in Frage stehenden beitragspflichtigen Faktoren an Material, Diensten, Geldbeiträgen entfallenden Kontingente, unter den zweiten die Regelung einesteils der Beiträge, mit denen untergeordnete Verbände, insbesondere die Gemeinden, in Anbetracht ihres besonderen Interesses zu den Kosten der von größeren Verbänden zu erbauenden

Straßen heranzuziehen sind, andererseits die Beihilfen, mit denen übergeordnete Verbände oder der Staat sich zu beteiligen haben oder sich thatsächlich beteiligen. Der zweiten Stufe gehört die Frage der Unterverteilung der auf die Gemeinden, Verbände und den Staat entfallenden Kontingente, sowie der Art ihrer Aufbringung an, soweit es zu solcher der Heranziehung der gemeinwirtschaftlichen Einnahmequellen bedarf; die Frage hat ihre Bedeutung vor allem in den Gemeinden und den engeren Verbänden, wogegen einen je weiteren Kreis die Finanzwirtschaft des betr. Verbandes umfaßt, um so schwerer die Wechselbeziehung von Bedarf und Deckungsmitteln der materiellen Gliederung und Zweckbestimmung nach sich evident erhalten läßt; in dem großen Ganzen der Finanzwirtschaft des Staates pflegt diese Wechselbeziehung nahezu zu verschwinden. Von Wichtigkeit ist die Klarerhaltung der Wechselbeziehung namentlich dann, wenn eine Vorausentnahme der für den Wege- oder Brückenbau verfügbaren Einnahme durch Aufnahme von Anleihen mit entsprechender Zweckbestimmung der Verwendung stattfindet; soweit für die Deckung des Bedarfs direkt auf der laufenden Wirtschaft angehörige Deckungsmittel zurückzugehen ist, hat behufs der Art der Verteilung vor allem die Entscheidung der Frage Einfluß, inwieweit die Leistung in Gestalt von Naturaldiensten der Gemeindeangehörigen zu erfolgen hat oder erfolgen kann; seitens der größeren Verbände pflegt eine unmittelbare Inanspruchnahme von Diensten der Eingesessenen nicht mehr vorzukommen (s. u. § 19). — Eine dritte mit dem zuletzt Bemerkten sich berührende Einteilung ergiebt die Scheidung von Natural- und Geldleistungen: in der Kate-

gorie der Naturalleistungen sind außer den obengenannten Diensten auch diejenigen Naturalleistungen enthalten, welche aus besonderen Rechtsgründen — z. B. auf Grund eines den Gutsherren verpflichtenden Herkommens oder privatrechtlichen Titels — oder aus dem Grunde außerordentlicher Abnutzung von den Unternehmern industrieller Betriebe gefordert werden können. Mit den sämtlichen vorstehenden Einteilungen kreuzt sich die der Deckungsmittel in ordentliche und außerordentliche, von welchen Kategorieen die letztere, abgesehen von Einnahmen aus Substanzveräußerungen, vor allem die Erträge der Anlehen in sich begreift; eine specielle Behandlung bleibt diesen Anlehen jedoch nur dann gewahrt, wenn die Verzinsung und Tilgung auf Specialeinnahmen der Wegeverwaltung — als solche kommen Wege- oder Brückenzölle bzw. soweit solche zulässig, Specialwegesteuern in Betracht — angewiesen ist, wogegen sie im anderen Falle in den Kreis der der allgemeinen kommunalen Finanzwirtschaft angehörigen Operationen übertreten. Es scheint hiernach die zweite Einteilung die brauchbarste Basis für die Charakterisierung der einzelnen Arten der Deckungsmittel zu enthalten, unter denen von den eigenen Einnahmen die Wege- und Brückenzölle und die Forderungen auf Grund außerordentlicher Abnutzung, von den Zuschüssen die auf Naturaldiensten und Steuern beruhenden Leistungen der Gemeinden bzw. größeren Kommunalverbände, endlich die Beihilfen der größeren Verbände und des Staates zum Gegenstande besonderer Darstellung zu machen sein werden; was die Anlehen anlangt, so bedarf es eines besonderen Eingehens auf dieselben an dieser Stelle nicht, da auf die innerhalb des Wegefinanzwesens vorkommenden Anleihen

im allgemeinen dieselben Regeln Anwendung finden, welche oben für Gemeindeanlehen — s. diesen Artikel — entwickelt worden sind.

2) Die wichtigeren Deckungsmittel und Einnahmequellen insbesondere.

§ 29. **Wege- und Brückenabgaben.** Während der Anschauung der früheren Zeitperioden das Verfügungsrecht über die öffentlichen Wege und Brücken häufig als eine vorzugsweise durch Erhebung von Zöllen nutzbar zu machende Finanzquelle galt, die Bau- und Unterhaltungspflicht dagegen als ein bloßes Korrelat der Zollerhebung gedacht wurde, sieht die heutige Auffassung in der Erhebung derartiger Abgaben nur ein den Aufgaben des Wegebaues dienendes und denselben untergeordnetes Mittel; gegen die Anwendung und Beibehaltung desselben hat die Tendenz der modernen Entwickelung sich um so stärker gerichtet, je größerer Wert auf die Entfaltung des Handelsverkehrs und die freie Bewegung der Bevölkerung gelegt wurde und als je lästigere man daher die diesem Verkehr aus den Wege- und Brückenabgaben erwachsenden Behinderungen empfand; aber auch von finanzwirtschaftlichen Gesichtspunkten aus ist die Abgabe Gegenstand mannigfacher Angriffe gewesen, die vor allem auf die Aufstellung sich gründeten, daß es nicht möglich sei, mit den hinsichtlich der Abgabe zu treffenden Einrichtungen der Entwickelung des Verkehrs genügend zu folgen und eine annähernd gleichmäßige Belastung sicherzustellen, daß ferner mit den zu erzielenden Erträgen die aufzuwendenden Verwaltungs- und Erhebungskosten außer Verhältnis standen. Das Bestreben, innerhalb des preußischen Staates bzw. des Zollvereinsgebietes die einer freien Bewegung des Verkehrs entgegen-

stehenden Schranken auf das thunlichst geringste Maß zurückzuführen, hat in der preußischen Gesetzgebung bzw. den Zollvereinsverträgen schon zeitig dahin geführt, die Erhebung von Straßen- und Brückenzöllen Beschränkungen zu unterwerfen; das Zollgesetz v. 28/5 1818 (§ 17) ließ nur solche Wegezölle fortbestehen, die zu dem ausdrücklichen Zweck, daß von denselben Wegeanstalten erhalten werden sollen, verliehen waren, wogegen andere derartige Zölle für aufgehoben erachtet wurden. Die Erhebung von Chausseegeld wurde für Preußen durch den Tarif v. 29/2 1840 geregelt; schon vorher hatte die V. v. 16/6 1838 eine Revision der außer dem Chausseegelde bestehenden Kommunikationsabgaben angeordnet und bestimmt, daß dieselben, soweit sie die Wiederherstellungs- und Unterhaltungskosten überstiegen, auf einen diesen Kosten angemessenen Betrag zu ermäßigen seien; für den aus der Ermäßigung oder dem Wegfall der Hebung entstehenden Verlust sollte in gewissen Fällen eine Entschädigung aus der Staatskasse gewährt werden. Der Grundsatz, daß Verkehrsabgaben die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der betr. Anstalten erforderlichen Kosten nicht übersteigen dürfen, hat demnächst auch durch die Reichsgesetzgebung Feststellung gefunden — Z.V.V. v. 8/7 1867 Art. 22 und 25, V.-Z.G. v. 1/7 1869 § 8 —; zugleich bestimmte der Vertrag v. 8/7 1867 Art. 22, daß das im preußischen Chausseegeldtarif von 1828 normierte Chausseegeld als höchster zulässiger Satz angesehen werden solle mit Ausnahme derjenigen Chausseen, welche von Korporationen oder Privatpersonen oder auf Aktien angelegt seien oder angelegt werden möchten, soweit dieselben Nebenstraßen seien (Germershausen, Wegerecht, Bd. I S. 293 ff.).

Viel weiter sind jedoch die einzelnen Staaten zunächst dadurch gegangen, daß von ihnen durchgehends die Erhebung von Chausseegeld auf den Staatschausseen aufgehoben worden ist; am frühesten haben diese aufgehoben Baden (1820), Württemberg (1828 bzw. 1833), Hessen (1835), Bayern (1840: die durch G. v. 24/8 1840 ausgesprochene vorläufige Aufhebung des erst durch G. v. 1/7 1834 eingeführten Chausseegeldes ist seitdem aufrecht erhalten geblieben); das preuß. G. v. 27/5 1874 verbot auf den Staatsstraßen, welche demnächst das G. v. 8/7 1875 den Provinzialverbänden überwies, die Erhebung von Chausseegeld vom 1/1 1875 ab; den Beschluß hat die mit dem 31/12 1885 ins Leben getretene Aufhebung dieser Abgaben auf den fiskalischen Chausseen im Königreich Sachsen (Schanz im Finanzarchiv, Jahrg. I S. 307 ff.) gemacht. Eine Erhebung von Wege- und Brückengeld findet sich in den genannten Staaten daher nur noch auf von Gemeinden bzw. größeren Kommunalverbänden bzw. von Aktiengesellschaften, Privatpersonen u.s.w. unterhaltenen Straßen und Brücken, ist jedoch unter dem Einflusse des vom Staate gegebenen Beispiels auch hier durch autonome Beschlüsse und Maßnahmen der Beteiligten vielfach in Wegfall gebracht worden, wie denn insbesondere auch in Preußen jene im Dotationsgesetz zum Ausdruck gebrachte Verbotsbestimmung ein analoges Vorgehen der Provinzialverbände in betreff der übrigen von ihnen unterhaltenen Chausseen mannigfach zur Folge gehabt hat; andererseits ist auch seitens der Gesetzgebung die Erhebung an bestimmte einschränkende Voraussetzungen gebunden worden, zu denen namentlich vorgängige Staatsgenehmigung zu gehören pflegt; es ist ferner jenes in der Reichsgesetzgebung zum Ausdruck gelangte Princip, wonach der Betrag

der betr. Abgabe die Kosten der Unterhaltung nicht überschreiten soll, in verschiedener Form auch in den Gesetzgebungen einzelner Staaten zum Ausdruck gelangt. Unter dieser Voraussetzung ist in Bayern bei von den Gemeinden zu unterhaltenden Wegen und Brücken, in Sachsen bei nicht fiskalischen Straßen die Erhebung von Wege- und Brückenzoll zulässig, in beiden Staaten erfordert die Neueinführung ministerielle Genehmigung; ebenso verlangt in Hessen die Erhebung von Pflaster-, Wege- und Brückenzoll seitens der Gemeinden ministerielle Genehmigung (Land-G.O. Art. 83, St.O. Art. 95, Vollzugs-Instr. §§ 67—71); in Württemberg ist den Gemeinden für die Benutzung von Brücken und Pflaster innerhalb des Etters, soweit dies herkömmlich die Erhebung derartiger Abgaben gestattet, deren Beseitigung jedoch thunlichst herbeigeführt werden soll; diese Berechtigung bezieht sich entsprechend der auf dieselben sich erstreckenden Unterhaltungspflicht der Gemeinden auch auf die innerhalb des Etters belegenen Strecken der Staatsstraßen (Gaupp in Marquardsen III 1, 2 S. 227). In Baden ist die Erhebung eines Pflaster- und Brückengeldes auf Grund eines in der V.v. 5/10 1820 gemachten Vorbehalts nur noch den Städten Karlsruhe, Mannheim, Heidelberg, Pforzheim, Rastatt und Konstanz gestattet, im übrigen darf auch auf Gemeindewegen ein Weggeld nicht erhoben werden. Die in Elsaß-Lothringen noch in Kraft stehende französische Gesetzgebung gestattet die Einräumung des Rechts zur Erhebung von Wege- und Brückenzöllen (péages) seitens des Staates im Wege der Konzession an Unternehmer, welche sich zur Herstellung von Anlagen, zu deren Errichtung dem Staate die Mittel fehlen, verpflichten; ebenso kann den Gemeinden zur Herstellung von Brücken die Berechtigung zur Erhebung

von Brückenzöllen in der Weise eingeräumt werden, daß entweder diese Erhebung durch die Gemeinde unmittelbar erfolgt oder die Gemeinde das Recht an einen Konzessionär überträgt. Thatsächlich findet die Erhebung derartiger Zölle nur in vereinzelten Fällen statt.

§ 30. **Beiträge auf Grund außerordentlicher Abnutzung.** Während in der Richtung der Gesetzgebung sich eine immer größere Abneigung gegen die Anwendung von Wege- und Brückenzöllen kundgiebt, ist dagegen, wie schon oben — § 25 — angedeutet, in einem Teil der deutschen Staaten der Ausbildung von Rechtsnormen für die Heranziehung der Unternehmer oder Eigentümer von industriellen, bergmännischen, land- und forstwirtschaftlichen Betrieben zu außerordentlichen Beiträgen ein wachsendes Interesse zugewendet worden; ihrem Inhalte nach sollen diese Beiträge eine Ausgleichung der besonderen Abnutzung enthalten, welche durch jene Betriebe den Wegen zugefügt wird, eine Ausgleichung, die umsomehr für eine berechtigte gehalten wird, als regelmäßig die Benutzung des Weges den Unternehmern der Betriebe über den Betrag der Ausgleichung erheblich hinausgehende Vorteile gewährt; daß die Beiträge mit dem von dem Wege gemachten Gebrauch und den Wirkungen des letzteren sowohl für die Wegeanlage als für den Inhaber des Betriebes in einem gewissen Verhältnis stehen, wird als ein Vorzug dieser Beiträge im Vergleich mit den Wegezöllen angesehen. Zu den Staaten, deren Gesetzgebung in neuerer Zeit dem Gedanken jener Heranziehung weitere Anwendung gegeben hat, gehört die preußische; der bisherigen Rechtsentwickelung entsprechend ist die Regelung der Materie jedoch bisher nur je für einzelne Provinzen versucht worden; als Vorbild

hat hierbei die in § 42 des hannoverschen G. über die Gemeindewege und Landstraßen v. 28/7 1851 gedient, woselbst es in der durch das G. v. 26/2 1877 abgeänderten Fassung heißt: „Werden Gemeindewege oder Landstraßen infolge des Betriebes von Fabriken, Bergwerken, Steinbrüchen, Ziegeleien oder ähnlichen Unternehmungen in erheblicher Weise dauernd abgenutzt, so kann auf den Antrag derjenigen, deren Unterhaltungslast durch solche Unternehmungen vermehrt wird, den Unternehmern nach Verhältnis dieser Mehrkosten ein angemessener Beitrag zu den Kosten der Unterhaltung des betr. Weges auferlegt werden.“ Über den Eintritt der Voraussetzung und die Höhe des Beitrags, sowie darüber, ob derselbe in Geld- oder Naturalleistungen bestehen soll, entscheidet zur Zeit in Landkreisen der Kreisausschuß, bei sonstigen Wegen der Bezirksausschuß. Vorschriften, welche dieser Bestimmung analog sind, haben inzwischen das Herzogtum Lauenburg, der Regierungsbezirk Kassel und die Provinzen Sachsen, Westfalen und Schlesien erhalten (Wegeordnung für Lauenburg v. 7/2 1876, GG. v. 16/3 1879, 28/5 1887, 14/5 1888, 16/4 1889, Germershausen, Wegerecht, Bd. I S. 305 ff.). Soweit Chausseegeld erhoben wird, findet die Erhebung eines derartigen Beitrags nur statt, wenn und insoweit die Mehrbelastung nicht durch den Ertrag des Chausseegeldes gedeckt wird. Eine noch weitergehende Beteiligung der Inhaber von Betrieben findet in den Landesteilen, in denen die Vorschriften der französischen Gesetzgebung in Giltigkeit geblieben sind, statt auf Grund des G. v. 16/9 1807 (s. sogleich bei Pfalz). In Sachsen können wegen der durch sie herbeigeführten besonderen Abnutzung Grundbesitzer und Geschäftsinhaber aller Art, insbesondere Wald-, Steinbruchs-

und Fabrikbesitzer nach Maßgabe des Umfanges dieser erhöhten Be- und Abnutzung zu besonderen Wegebaubeiträgen dann herangezogen werden, wenn auf dem betr. Wege kein Wegegeld erhoben wird (G. über die Wegebaupflicht v. 12/6 1870 § 17). In der bayerischen Pfalz können nach dem soeben erwähnten, noch in Geltung befindlichen G. v. 16/9 1807, „wenn es sich darum handelt, Land- und Wasserstraßen zu eröffnen oder zu vervollkommnen, welche zum Zweck haben, Waldungen oder Gehölze, Bergwerke oder Gräbereien mit Vorteil zu benutzen oder denselben Abführungen zu eröffnen, alle beteiligten Grundstücke der genannten Art, mögen sie dem Staate, Gemeinden oder Privaten gehören, bezüglich des ganzen betreffenden Aufwandes mit Beiträgen beigezogen werden nach Maßgabe des verschieden abgestuften Nutzens, welchen die Grundstücke aus dem Unternehmen ziehen" (Art. 38 d. G. Wand, Öffentliche Wege, S. 402 ff.). Die am meisten specialisierte Ausbildung hat die Heranziehung der Inhaber industrieller Betriebe in Elsaß-Lothringen erhalten woselbst, wie schon oben bemerkt, die bezügliche Bestimmung des G. über die Vicinalwege v. 21/5 1836 (Art. 14) noch in Geltung ist, dieselbe lautet: „Jedesmal, wo ein von einer Gemeinde in fahrbarem Zustande erhaltener Vicinalweg gewohnheitsmäßig oder zeitweilig durch den Betrieb von Bergwerken, Steinbrüchen, Forsten oder industriellen Unternehmungen jeder Art, mögen dieselben Privaten, öffentlichen Anstalten oder dem Staate gehören, verschlechtert wird, kann den Unternehmern oder Eigentümern, je nachdem der Betrieb oder die Transporte für Rechnung des einen oder des anderen stattfinden, ein besonderer Beitrag auferlegt werden, dessen Betrag nach dem auf den betr. Betrieb entfallenden Anteil der außerordent-

lichen Abnutzung zu bemessen ist. Diese Beiträge können nach Wahl der Verpflichteten in Geld oder in natura geleistet werden und sind ausschließlich für die Wege, deren Abnutzung den Anlaß gegeben hat, zu verwenden. Die Feststellung der Beiträge erfolgt jährlich auf Antrag der Gemeinden nach kontradiktorischer Beweisaufnahme durch den Präfektur-(jetzt Bezirks-)Rat."

§ 31. **Leistungen der Gemeinden und kommunalen Verbände durch Naturalleistungen oder im Wege der Besteuerung.** Die Leistungen, welche den unmittelbar wegebaupflichtigen Gemeinden und engeren Kommunalverbänden zum Wegebau obliegen, haben, abgesehen von der an dieser Stelle nicht zu behandelnden Beschaffung des Geländes, teils Lieferung von Materialien, teils Stellung von Diensten, teils Geldleistungen zum Gegenstande; der Umfang, in welchem Naturalleistungen der gedachten beiden Arten beim Straßenbau Verwendung finden können, hängt in erster Linie von den bezüglich des letzteren getroffenen Einrichtungen und den gestellten technischen Anforderungen ab; innerhalb der hierdurch gezogenen Grenze ist er bedingt durch das Maß, in welchem die Gemeinden selbst über derartige Naturalleistungen verfügen d. h. in der Lage sind, das Material dem Gemeindevermögen zu entnehmen und die Gemeindeangehörigen zu Diensten anzuhalten; da einmal durch die Ausdehnung des Straßenbaues und die Steigerung der technischen Anforderungen die Verwendbarkeit der Naturalleistungen verringert wird und da andererseits sowohl in der Gesetzgebung wie vielfach auch in den autonomen Dispositionen der wegebaupflichtigen Verbände häufig das Bestreben maßgebend gewesen ist, die Heranziehung der Einwohner zu Naturaldiensten zu beschränken, so hat sich

der Umfang, in welchem die Bestreitung der Wegelast durch Naturalleistungen stattfindet, in den meisten Staaten verringert; es entspricht dies dem im allgemeinen auf die Ersetzung der Naturalwirtschaft durch die Geldwirtschaft gerichteten Zuge der Entwickelung, wie auch den besonderen Rücksichten, welche auf die zumal bei der städtischen Bevölkerung der Ableistung von Diensten immer mehr hindernd entgegentretenden Erwerbsverhältnisse und Lebensgewohnheiten zu nehmen sind; gerade die städtischen Gemeinden befinden ferner sich nur selten im Besitze von Gemeindevermögen, das sie zur Lieferung von Wegebaumaterialien in natura in die Lage setzte. Einen größeren Spielraum haben die Naturaldienste vorzugsweise nur bezüglich des Baues und der Unterhaltung der den unteren Kategorieen angehörigen, der Hauptsache nach von ländlichen Gemeinden unterhaltenen Wege sich bewahrt; aber auch bezüglich der Zulassung und Anwendung von Diensten innerhalb dieser Grenzen ist die Stellung der Gesetzgebungen keine gleichartige gewesen; die Regelung, welcher dieselben die Materie unterwerfen, pflegt aber sich nicht auf Naturaldienste für den Wegebau zu beschränken, sondern eine für die verschiedenen im Gebiete der Kommunalverwaltung vorkommenden Dienste gemeinsame zu sein; soweit sie auf den Wegebau Bezug haben, sind die Dienste teils Spann-, teils Handdienste, welche der Regel nach kumulativ dergestalt zur Verwendung gelangen, daß neben den von den Gespann haltenden Gemeindemitgliedern zu leistenden Spanndiensten von sämtlichen arbeitsfähigen Einwohnern die zur Effektuierung der betr. Arbeit erforderlichen Handdienste geleistet werden; dies ist insbesondere, soweit das Geltungsgebiet des A.L.R. in Betracht kommt, auch der Standpunkt der preußischen

9*

Gesetzgebung. Hiernach entscheidet darüber, ob Hand- und Spanndienste für den Wegebau in Anspruch zu nehmen, die Ortsverfassung der betr. Dorfgemeinden; bejahendenfalls finden alsdann die im A.L.R. — §§ 38 ff. T. II Tit. 7 — aufgestellten Regeln Anwendung; darnach wird, soweit nicht die Ortsverfassung etwas anderes bestimmt, vermutet, daß die Befreiung der bespannten und daher zu Spanndiensten verpflichteten Ackerbesitzer von den Handdiensten sich nur auf solche Handdienste bezieht, bei welchen zugleich Spanndienste vorkommen. Eine besondere Regelung hat den für den Wegebau zu leistenden Hand- und Spanndiensten das hannöversche G. über den Wege- und Landstraßenbau v. 28/7 1851 zu teil werden lassen; dasselbe behält diese Dienste bei den Landstraßen in der Form bei, daß es in die Wahl der für diese Straßen zu Geldbeiträgen Verpflichteten gestellt ist, anstatt der Barzahlung Arbeit in Hand- und Spanndiensten zu verrichten; die Anrechnung der Dienste erfolgt nach einem Tarif, welchen die gesetzliche Vertretung des pflichtigen Verbandes für den ganzen bzw. halben Spann- und Handtag jährlich im Voraus festsetzt (§§ 39, 40 daselbst). Die Leistung von Spann- und Handdiensten für die Gemeindewege ist dagegen eine Gemeindepflicht (§ 26 a. a. O.). Im rechtsrheinischen Bayern gestattet die Gew.O. v. 29/4 1869 den Gemeinden, für die Gemeindezwecke Dienste anzuordnen, wohin auch die Ableistung von Hand- und Spanndiensten in betreff der Wege, welche die Gemeinde zu unterhalten hat oder zu denen sie beitragspflichtig ist, gehört; doch ist es zulässig, die Dienste durch Stellvertreter verrichten zu lassen; die Spanndienste werden ausschließend unter die mit Gespann versehenen, die Handdienste nach der Zahl der zu Gemeindediensten Pflichtigen

verteilt, die Spanndienste sind hierbei nach einem beliebigen Anschlage in Anrechnung zu bringen (Art. 49—56 d. G.). Enger begrenzt der bisherigen Entwickelung entsprechend den Kreis der Anwendbarkeit die gleichzeitig erlassene Gemeindeordnung für die Pfalz, nach welcher die Leistung von Gemeindediensten lediglich in den durch Gesetz bestimmten Fällen stattfindet und im allgemeinen den Umlagepflichtigen durch den Gemeinderat nur gestattet werden kann, in Fällen, in denen die Gemeinde zur Bestreitung von Kosten für Arbeiten, die keine wissenschaftlichen, kunst- oder handwerksmäßigen sind, Umlagen erhebt, die sie treffenden Umlagebeträge durch Fuhr- oder Handarbeiten abzuverdienen. Es ist indessen zweifelhaft geblieben, ob nicht eine weitergehende Zwangspflicht zur Leistung von Wegediensten durch die auch in der Pfalz geltende Bestimmung des bayer. Pol.-Str.G.B. Art. 29 begründet wird, welcher Pflichtige, welche die nach ortspolizeilicher Vorschrift sie treffenden Dienste zur Erhaltung der Gemeindewege und Distriktsstraßen nicht oder nicht zur rechten Zeit leisten, mit Strafe bedroht (s. G.O. für die Pfalz v. 29/4 1869 Art. 39, dazu die Ausgabe von Wand S. 269 fg., ferner derselbe, Die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege, S. 130 fg.). In Sachsen finden auf die von den Gemeinden zu unterhaltenden Straßen die Bestimmungen der rev. Land-G.O. § 24 und rev. St.O. § 29 Anwendung, wonach Dienste, soweit sie eine besondere Befähigung nicht voraussetzen, von den Gemeindeangehörigen zwar gefordert werden können, jedem Pflichtigen jedoch statt der persönlichen Ableistung die Bestellung von Stellvertretern oder Geldzahlung freisteht. In gleicher Weise gestattet das württ. G. über die Gemeindeangehörigkeit v. 16/6 1885 die Anordnung

von Gemeindediensten für Gemeindezwecke zur Unterhaltung der öffentlichen Wege (Art. 47 fg. d. G.). Zugelassen, jedoch nicht begünstigt, sind die Naturalleistungen durch die bad. G.O. v. 14/5 1870, danach kann (abgesehen von den Städten) die Ableistung von Hand- und Spanndiensten durch Gemeindebeschluß mit Staatsgenehmigung festgesetzt werden, sofern zur Bezahlung von Diensten Umlagen erhoben werden müssen; sollen diese Dienste unentgeltlich, d. h. ohne Gewährung einer billigen Vergütung aus der Gemeindekasse, geleistet werden, so muß auch die Mehrheit der zur Leistung von Diensten der einen oder anderen Art Verpflichteten beistimmen. In Hessen findet die Anforderung von Hand- und Spanndiensten in natura für den Wegebau nicht statt; desto weiteren Spielraum hat die Anforderung von unter der Benennung Frohnden (prestations) zusammengefaßten Diensten in Elsaß-Lothringen, wo einmal durch die Erweiterung des der Verpflichtung der Gemeinden gezogenen örtlichen Bereichs, sodann aber durch die hier vollständiger als anderwärts durchgeführte Einreihung der Naturaldienste in die Geldwirtschaft des Wegebaues und durch ein geregeltes Verfahren für die Umwandelung in Stückleistungen diesen Diensten in betreff der Vicinalwege ein besonders weites Gebiet der Anwendung gegeben worden ist (s. oben § 23); auf Staats- und Bezirksstraßen finden Frohnden keine Verwendung. Eine je eingeschränktere im großen und ganzen im Wege der bezeichneten Entwickelung die Anwendung von Naturalleistungen geworden ist, desto mehr hat sich der im Wege der Besteuerung zu deckende Teil des Aufwandes erweitert, wie denn hierzu andererseits die der Anwendung des Gebührenprincips (Wege- und Brückenabgaben) gegebene engere Begrenzung

(s. § 29) mitgewirkt hat. Besondere, d. h. mit einem ausschließlichen Verwendungszweck in gedachter Richtung belastete Wegesteuern sind der Mehrzahl der deutschen Staaten unbekannt; der Aufbringungsmodus der für Wegezwecke erhobenen Steuern regelt sich, soweit nicht etwa der autonomen Festsetzung eines besonderen Repartitionsmaßstabes durch die betr. kommunalen Korporationen hier Spielraum gelassen worden ist, im allgemeinen nach den für die Aufbringung des Gemeindebedarfs überhaupt maßgebenden Grundsätzen; zuweilen ist, wie in dem hess. G. v. 27/4 1881, ausdrücklich bestimmt, daß die Aufbringung des Wegebaubedarfs nach den sonst für die Beschaffung des Geldbedarfs der Kreise und Provinzen maßgebenden Grundsätzen stattfinden solle. Eine Ausnahme enthält (s. o. § 11) die durch die in Elsaß-Lothringen geltende französische Gesetzgebung vorgezeichnete Erhebung besonderer Gemeinde- und Departementalzuschläge zu den Zwecken des Vicinalwegebaues, welche mit dem in dem System der französischen Kommunalbesteuerung durchgeführten Princip der Limitierung eng zusammenhängt (s. v. Reitzenstein, Die Kommunalsteuer-Gesetzgebung Frankreichs und die Reform in Preußen, Schriften des Vereins für Socialpolitik, Bd. XII S. 133 fg.).

§ 32. **Beihilfen der größeren Verbände und des Staates.** Wie im Art. „Gemeindehaushalt“ bemerkt, hat das Princip einer Ausgleichung des den Gemeinden und engeren Verbänden für Aufgaben, bei denen allgemeine Interessen beteiligt sind, erwachsenden Aufwandes durch Eintreten der größeren Verbände und des Staates ein Anwendungsgebiet erstritten, das noch in wachsender Erweiterung sich befindet; der Anlaß dieser Erweiterung liegt in dem wachsenden Mißverhältnisse, das

vermöge der fortschreitenden Ausgestaltung der den Gemeinden und Kommunalverbänden obliegenden Wohlfahrtsaufgaben zwischen den hierdurch begründeten Anforderungen und der mit dem Wachstum dieser Anforderungen vielfach nicht Schritt haltenden Mittelbeschaffung (s. v. Reitzenstein, Über finanzielle Konkurrenz von Gemeinden, Kommunalverbänden und Staat in Schmoller, Jahrb. für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, Jahrg. XI, S. 123 ff.) sich gebildet hat; seine Rechtfertigung findet dieselbe in jenen bei der Erfüllung der gedachten Aufgaben beteiligten, über das örtliche Gebiet der Gemeinde oft weit hinaus reichenden Interessen; gerade das Gebiet der Wegeverwaltung ergiebt besonders mannigfaltig abgestufte Kombinationen der betreffs der einzelnen Wegeanlagen konkurrierenden engeren und weiteren, besonderen und allgemeinen Interessen, so daß dasselbe zu denjenigen Gebieten gehört, für welche ein besonderer Reichtum an Formen des ausgleichenden Eintretens der größeren Verbände ausgebildet worden ist. Materiell vollzieht die Ausgleichung sich durch Anwendung teils des Dotations-, teils des Beteiligungsprincips; auch hier ist die Anwendung des erstgenannten Princips eine im ganzen vereinzelte und meist auf solche Fälle beschränkte geblieben, in denen die Ausgleichung ein Korrelat größerer Änderungen in der allgemeinen kommunalen Organisation und der Wegeverwaltung bildete; ein Beispiel derartiger Anwendung stellt das preuß. G. v. 8/7 1875, betr. die Ausführung der §§ 5 und 6 des G. v. 30/4 1873 wegen Dotation der Provinzial- und Kreisverbände dar, welches, indem es den Provinzialverbänden die Verpflichtung zur Unterhaltung der bisherigen Staatschausseen überträgt, diesen Verbänden zugleich gewisse den bisher im Staatsbudget vorgesehen gewesenen Unter-

haltungskosten entsprechende feste Beiträge überweist (§ 18 ff.); einen Anklang an das genannte Princip enthält sodann die Bestimmung des hess. Straßengesetzes v. 27/4 1881 (Art. 12), zufolge welcher jeder Provinz durch den Hauptvoranschlag der Staatseinnahmen und Ausgaben eine jährliche Summe oder durch besondere gesetzliche Bestimmung ein Kapitalbetrag zugewiesen werden soll, aus welcher bzw. aus dessen Erträgnissen ein Viertel der Neubaukosten der in der Provinz belegenen Kreischausseen zu bestreiten ist. In der weitaus größten Mehrzahl der Fälle dient der Regelung jener Ausgleichung das Beteiligungsprincip als Grundlage, dergestalt, daß die Zuwendungen der größeren Verbände mit dem wirklichen bzw. dem voraussetzlichen Aufwande in einem gewissen Verhältnisse stehen; die Beteiligung mit Quoten dieses Aufwandes ist auch hier die vorherrschende Modalität. Was die Form anlangt, in der das Princip zur Geltung kommt, so bethätigt dasselbe sich teils durch autonome Beschlüsse der betr. Verwaltungskörper und durch im Verwaltungswege seitens des Staates erfolgende Zuwendungen, teils durch für einzelne Landesteile oder den ganzen Staat erlassene allgemeine Rechtsnormen; dem Charakter der allgemeinen Entwickelung entsprechend ist in den größeren deutschen Staaten die erstere Form die vorherrschende, wogegen in Baden und Hessen das Verhältnis der Beteiligung, insbesondere des Staates, größtenteils eine Feststellung durch Gesetz erhalten hat. Insbesondere hat in Preußen die Autonomie der Provinzialverbände sich in der umfassendsten Weise durch Aufstellung von Grundsätzen für die Subventionierung von Straßen- und Wegebauten bethätigt; vorzugsweise erfolgt diese Subventionierung zum Behuf der Herstellung von Kunststraßen und zwar

hier vorherrschend in der Gestalt der Bewilligung von Prämien, d. h. von Zuschüssen, welche unter Anwendung bestimmter Einheitssätze nach der Länge der zu erbauenden Straßenstrecken festgesetzt werden; die Einheitssätze sind regelmäßig nach gewissen Momenten, als Klassen der Straße und daraufgegründetes Maß der technischen Anforderungen, zu überwindende Terrainschwierigkeiten, Zustand des Straßenbaues in dem betr. Kreise verschieden abgestuft. Zur laufenden Unterhaltung auch von Kunststraßen werden nur ausnahmsweise Unterstützungen gewährt. Zur Herstellung nicht chaussierter Wege werden von den Provinzialverbänden teils direkt, teils durch Vermittelung der Kreise, ferner aber auch öfter von diesen letzteren aus ihren Fonds Beihilfen gewährt, wogegen die Gewährung von Unterstützungen zur Unterhaltung auf besonders dringende Ausnahmen beschränkt ist; die Entscheidung über Gewährung und Abmessung derartiger Beihilfen und Unterstützungen pflegt von Fall zu Fall zu erfolgen und hierbei die Bedürftigkeit der Gemeinde bzw. das Verhältnis der an sie für den Wegebau gestellten Anforderungen zu ihrer Leistungsfähigkeit zum Maßstabe zu dienen; zuweilen wird das Eintreten der größeren Verbände davon abhängig gemacht, daß in der Belastung des engeren Verbandes ein gewisses Maß bereits erreicht sei oder aber, es ist, wie in dem hann. G. v. 7/3 1868 — s. § 36 daselbst — in Ansehung der Leistungen der Wegeverbände für den Landstraßenbau geschehen, die Inanspruchnahme der engeren Verbände für den Wegebau durch ein Höchstmaß der Belastung begrenzt worden, dergestalt, daß die Bestreitung des dies Höchstmaß etwa überschreitenden Teils des Aufwandes nur aus Beihilfen der weiteren Verbände erfolgen kann (s. Näheres über die Gewährung von Wegebaubei-

hilfen durch die Provinzialverbände in den bei Germershausen, Wegerecht, Bd. II S. 250 ff. abgedruckten Reglements). In Bayern leisten Staat und Kreise Beiträge zum Bau und zur Unterhaltung der Distriktsstraßen, für die Verteilung der Staatsbeiträge sind die oben (§ 18) näher entwickelten Grundsätze maßgebend, während über die der Bewilligung der Kreisbeihilfen zu Grunde zu legenden Gesichtspunkte die Landräte entscheiden; in Sachsen werden seitens des Staates Subventionen zum Bau nichtfiskalischer Straßen regelmäßig nur zu sog. grundhaften, d. h. über das Maß der lediglich mandatmäßigen Beschaffenheit hinausgehenden Herstellungen gewährt. Die Mittel zur Gewährung der Beihilfen werden von den betr. Verbänden ihren allgemeinen Einnahmequellen — regelmäßig daher der Besteuerung — entnommen; es bildet eine Ausnahme, wenn das Besteuerungsrecht des Verbandes für gedachten Zweck durch ein Höchstmaß beschränkt ist, wie ein solches die in Elsaß-Lothringen noch giltige französische Gesetzgebung in Ansehung der von den Departements, jetzt Bezirken behufs Deckung ihres Aufwandes für Zwecke des Vicinalwegebaues umzulegenden Steuerzuschläge aufgestellt hat; das in der Festsetzung eines Höchstmaßes für die in den Gemeinden für gedachten Zweck zu erhebenden Special-Steuerzuschläge zum Ausdruck gelangte Princip der Limitierung setzt sich damit in der übergeordneten Instanz fort. Durch diese der Inanspruchnahme der Leistungsfähigkeit von Gemeinde und Bezirk gesetzte Grenze ergiebt sich zugleich das Verhältnis, in welchem behufs Deckung des Aufwandes auf den in oberster Linie ausgleichenden Verband: den Staat zurückzugehen ist.

Dritter Abschnitt.

Wegepolizei.

§ 33. **Begriff, Mittel und Formen, Aufgaben.** Der in der weiteren und engeren Auffassung des Begriffs der Polizei zum Ausdruck gelangende Gegensatz erstreckt seine Konsequenzen auch auf die wissenschaftliche Behandlung der Wegepolizei, die in der ausgedehnteren Begrenzung des Begriffs die gesamte Fürsorge für einen den Anforderungen des Verkehrs entsprechenden Zustand des Wegewesens, in der engeren den wesentlich negativen, auf Beseitigung von Hindernissen und Störungen gerichteten Teil dieser Fürsorge zum Gegenstand hat; in der ersteren Begriffsabgrenzung bzw. in dem positiven Teil ihrer Aufgaben ist die Wegepolizei bereits Gegenstand der Behandlung in den vorangegangenen beiden Artikeln gewesen, so daß hier nur die in den Kreis der engeren Begriffsabgrenzung fallende Bethätigung zum Gegenstande besonderer Darstellung zu machen ist. Eine systematische und specialisierende Behandlung hat die Materie bisher weder in der Wissenschaft noch in der Gesetzgebung gefunden; es hat dies seine Ursache einesteils darin, daß für die Gliederung des Stoffes, soweit er in Strafrechtssätze gebracht ist, die der Systematik des Strafrechts entnommenen und in den Kodifikationen des letzteren zur Anwendung gebrachten Gesichtspunkte maßgebend sind, anderenteils darin, daß der polizeiliche Schutz der öffentlichen vielfach auf allgemeinen oder doch ihrem Inhalt nach über das Gebiet des Wegewesens hinausreichenden Vorschriften beruht, welche gerade aus diesem Grunde sich einer ausschließlich unter die Gesichtspunkte des Wegewesens gestellten

Behandlung entziehen; nur nach einzelnen Richtungen hin, wie bezüglich des Schutzes der Kunststraßen gegen nachteilige Arten der Benutzung, hat in der Entwickelung der Gesetzgebung das Bestreben, die betreffenden Bestimmungen in besonderen Chausseepolizeigesetzen zusammenzufassen, sich bemerkbar gemacht; mit den allgemeinen Bestimmungen des Reichsstrafsrechts bzw. des Polizeistrafrechts der einzelnen Länder bilden solche einzelne Zweige der Wegepolizei ordnende Gesetze und Verordnungen die Grundlage für das Handeln der staatlichen Organe innerhalb des betreffenden Sachbereichs; den besonderen Anforderungen der örtlichen Verhältnisse kann hierbei durch bezirks- bzw. ortspolizeiliche Vorschriften innerhalb der Grenzen, wie sie dem Erlaß derartiger Bestimmungen durch die Landesgesetzgebung gezogen sind, Rechnung getragen werden; die Beteiligung der öffentlichen Organe hat, insoweit sie der Verwirklichung der in jenen Vorschriften enthaltenen Rechtssätze gewidmet ist, zur Aufgabe, dafür zu sorgen, daß die einzelnen Zuwiderhandlungen ermittelt werden und zur straf- bzw. polizeigerichtlichen Behandlung gelangen; die Festsetzung der Strafen kann, nachdem die besondere polizeistrafgerichtliche Zuständigkeit einzelner Verwaltungsbehörden überall beseitigt ist, mit definitiver Wirkung lediglich durch richterliches Erkenntnis geschehen, mit Bezug auf welche die Thätigkeit der Verwaltungsorgane wesentlich die Natur einer vorbereitenden hat. Immerhin beschränkt die Aufgabe der Verwaltungsorgane sich nicht auf eine derartige vorbereitende Thätigkeit; mit der mittelbaren Repression, wie sie in der Herbeiführung gerichtlicher Straferkenntnisse enthalten ist, umfaßt sie vielmehr auch die unmittelbar durch polizeiliche Zwangsmaßnahmen eintretende Repression,

welche auf Verhinderung des Zuwiderhandelns gegen die strafrechtlichen Normen, auf Nötigung der Pflichtigen zur Anwendung der erforderlichen Schutzmaßregeln und auf Beseitigung unzulässiger Anlagen gerichtet sein kann; sie begreift aber noch außerdem auch das direkte Vorgehen mit präventiven Vorkehrungen zur Abwendung von Störungen und Gefahren in sich; im allgemeinen gilt als Grundsatz, daß das direkte repressive und präventive Vorgehen der wegepolizeilichen Organe durch die Einleitung des strafgerichtlichen Verfahrens nicht aufgehalten werde; die Stufen und Formen der Bethätigung dieser Organe fallen daher mit denjenigen zusammen, in denen das Handeln der polizeilichen Organe überhaupt sich vollzieht; dieselben erlassen die zur Ergänzung der allgemeinen Rechtsnormen erforderlichen bezirks- bzw. ortspolizeilichen Verordnungen und Reglements bzw. thun die erforderlichen Schritte, um den Erlaß derartiger Vorschriften herbeizuführen; sie sorgen für rechtsverbindliche Bekanntmachung dieser Vorschriften bzw. soweit sonst erforderlich für geeignete Belehrung der Beteiligten und des Publikums; sie wenden unmittelbar Zwang an zur Verhinderung von Beschädigungen und Störungen sowie stattgehabten Störungen gegenüber zur Herstellung des normalen Zustandes; sie bewirken, daß Zuwiderhandlungen gegen die wegepolizeilichen Bestimmungen zur gerichtlichen Untersuchung gebracht werden; bezüglich der Auswahl unter den einzelnen Formen und des Verfahrens sind die betreffs des polizeilichen Zwanges in den Landesgesetzgebungen enthaltenen Normen maßgebend, die namentlich auch darüber entscheiden, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfange die betreffenden Maßnahmen auf Kosten der Pflichtigen getroffen und

diese Kosten von den letzteren beigetrieben werden können. Materiell gliedert die bezügliche Bethätigung sich, je nachdem sie die Abwehr positiver Beschädigungen oder die Verhütung bzw. Verhinderung von der Wegeanlage schädlichen Arten der öffentlichen Benutzung oder endlich die Sicherung des Verkehrs auf den Wegen gegen Störungen und Beeinträchtigungen zum Ziele hat. Soweit es sich um Abwehr positiver Beschädigungen handelt, räumen die strafrechtlichen Bestimmungen den öffentlichen Straßen und Wegen keine andere Stellung ein, als den öffentlichen Anlagen überhaupt; es gilt dies namentlich von den §§ 304, 305 u. 321 d. R.Str.G.B., welche vorsätzliche Beschädigungen solcher Anlagen unter Strafe stellen; es bedarf daher bezüglich des für diesen Teil der Aufgaben geltenden Rechts einer besonderen Darstellung nicht. Dagegen sind, was die Verhütung schädlicher Benutzungsarten und die Sicherung des Verkehrs auf den Straßen anlangt, gewisse für die öffentlichen Wege ausschließlich geltende Rechtssätze ausgebildet worden, auf die in den nachfolgenden Paragraphen kurz einzugehen ist.

§ 34. **Verhütung schädlicher Arten der öffentlichen Benutzung.** In Bezug auf die Regelung dieses Zweiges der wegepolizeilichen Bethätigung ist die Zuständigkeit der Landesgesetzgebung eine uneingeschränkte geblieben; aus der besonderen Wichtigkeit, welche der Erhaltung der Kunststraßen in fahrbarem Zustande beizumessen ist, und aus der Leichtigkeit, mit der aus ungeeigneter Benutzung das Bedürfnis kostspieliger Reparaturen erwächst, erklärt es sich, daß die Aufstellung von Normen behufs rechtlicher Begrenzung der dem Publikum gestatteten Benutzung solcher Straßen sowie behufs Ausschließung nachteiliger Arten der Benutzung

von der Gesetzgebung schon zeitig als eine Aufgabe ins Auge gefaßt worden ist; eine besonders wichtige Anregung ist in dieser Beziehung von dem württemberg. G. v. 14/7 1839 über die Benutzung der Kunststraßen durch Fuhrwerke nebst zugehöriger Verf. des Min. d. J. v. 18/6 1840 über die Anwendung des Gesetzes, sowie die preuß. Verordnung v. 17/11 desselben Jahres, den Verkehr auf den Kunststraßen betr., ausgegangen; diesen Gesetzen folgte bald das sächs. G. v. 16/4 1840, die Belastung und die Felgenbreite des Frachtfuhrwerks auf den Chausseen betr., und die zugehörige Ausführungs-Verordnung v. 12/5 1841; Bayern regelte demnächst die Materie durch das G. v. 25/7 1850, die Einrichtung des die Kunststraßen befahrenden Fuhrwerks betr., und alle diese Gesetze sind noch in Giltigkeit, mit Ausnahme des preußischen, das zum Teil durch das G. v. 20/8 1887 ersetzt worden ist; auch hat das sächs. G. v. 16/4 1840 in einzelnen Punkten durch die V. v. 1/8 1872, den Verkehr auf den öffentlichen Straßen betr., eine Ergänzung erfahren. Als weitere auf die Materie bezügliche Gesetze sind zu nennen: für Preußen, betreffs dessen die Giltigkeit der V. v. 17/11 1839 und des G. v. 20/8 1887 sich nicht über den Bereich der alten Monarchie hinauserstreckt: das G. v. 15/6 1885 betr. wegepolizeiliche Vorschriften für Schleswig-Holstein, das hannöversche G. v. 4/12 1834 über die Wegegelderhebung, der Hebung der Chaussee- und der Wegepolizei, und das G. v. 22/2 1879 für die Provinz Hannover, betr. die Radfelgenbeschläge; die nassauischen Verordnungen v. 12/12 1854 u. 12/10 1855 und die Verordnung für die gedachte Provinz v. 28/6 1887; ferner die badische V. v. 12/11 1882, die Straßenpolizei-Ordnung enthaltend und die dieselbe abändernde Verordnung v. 19/12 1884;

endlich die für die elsaß-lothringischen Bezirke geltenden Normal-Reglements (s. a. § 23) Art. 372 bis 374. Hauptpunkte dieser Regelung bilden die Felgenbreite (während das württembergische und demnächst das bayerische G. dieselbe für (Württemberg) gewerbsmäßig betriebene Frachtfuhren, bezw. für (Bayern) solche Fuhrwerke, die Handels-, bezw. Erwerbszwecken dienende Gegenstände verfahren, welche zum Verkauf oder zur Verarbeitung für den Verkauf bestimmt sind, die Felgenbreite nach der Zahl der Räder und demnächst der verwendeten Zugtiere abstufen, setzen das sächsische und das neueste preußische G. für Fracht- und Lastfuhrwerke eine absolute Felgenbreite fest, die jedoch nach dem preuß. G. auf Fuhrwerke keine Anwendung findet, deren Gesamtgewicht einschließlich der Ladung 1000 kg nicht übersteigt; doch wird nach dem letzteren Gesetz eine Abstufung dadurch gegeben, daß nach der Breite der Felgen sich das zulässige Höchstgewicht der Ladung bestimmt (s. w. u.); das G. v. 22/2 1879 für die Provinz Hannover stuft die vorschriftsmäßige Breite der Radfelgen nach dem Gewicht der Fuhrwerke, das G. v. 15/6 1888 für die Prov. Schleswig-Holstein nach der Zahl der zur Bespannung dienenden Zugtiere ab; das Verbot von Radfelgen, aus denen Nägel oder Radschrauben hervorragen, oder welche eine sonst nicht ganz ebene Oberfläche haben (württemb. G. v. 14/7 1839 Art. 1, preuß. V. v. 17/11 1839 § 9, sächs. G. v. 16/4 1840 § 10, bayer. G. 25/7 1850 Art. 9, preuß. G. für die Prov. Hannover v. 22/2 1879 § 1) sowie von Hufeisen, welche zu lange Stollen haben (preuß. V. v. 17/11 1839 § 11); das Höchstmaß der Ladungs- oder der Wagenbreite (9 Fuß nach der preuß. V. v. 17/11 1839, 9 Fuß rheinisch oder 2,63 m nach

dem bayer. G. v. 25/7 1850, 2,8 m nach der sächs. V. v. 2/7 1872 § 1 Z. 3, 11 Calemberger Fuß für Ladung, Wagen und Bäume zusammengenommen; nach der badischen Straßenpolizei-Ordnung v. 12/5 1882 § 9 dürfen Lastwagen bei der Fahrt auf öffentlichen Wegen nur so breit geladen sein, daß sie den doppelten Raum der Radspur einnehmen. Ausnahmen können für bestimmte Wegstrecken allgemein oder in einzelnen Fällen gestattet werden; ebenso untersagt das hess. rev. Pol.-Str.-G.-B. v. 10/10 1871 das Überladen der Frachtwagen auf beiden Seiten, so daß die Breite des Wagens mit der Ladung mehr als die doppelte Wagenspur beträgt; es verbietet, Bretter und Balken in solcher Weise quer über den Wagen zu legen, daß sie nach beiden Seiten oder auf einer Seite hinausragen und Vorübergehende beschädigen können, das Höchstgewicht der Ladung (nach dem preuß. G. v. 20/8 1887 beträgt das Höchstgewicht bei einer Felgenbreite von 5—6½ cm 2000, bei 6½—10 2500, bei 10—15 5000, bei 15 und darüber 7500 kg; nach der bad. Straßen-Pol.-Ordnung v. 12/5 1882 Art. 10 ist es untersagt, öffentliche Brücken mit Lasten, welche mit der Tragfähigkeit der Brücken nicht mehr im Verhältniß stehen, zu befahren oder der von den zuständigen Behörden hinsichtlich der Befahrung öffentlicher Brücken festgesetzten Bedingungen zuwider zu handeln; sollen öffentliche Brücken mit Lasten befahren werden, welche 10 000 kg übersteigen, so bedarf es dazu vorgängiger Genehmigung der zuständigen Behörde, welche allgemein für eine bestimmte Brücke oder in den einzelnen Fällen der Benutzung erteilt werden kann; die Höchstzahl der zur Bespannung zu verwendenden Zugtiere (4 für zweiräderiges und 8 für vierräderiges Fuhrwerk nach dem württemb. G. v.

14/7 1839 Art. 4 und dem bayer. G. v. 25/7 1850 Art. 4); das Verbot des sog. Spurhaltens (preuß. V. v. 17/3 1839 § 12; das Verbot des Schleifens von Gegenständen wie Bauhölzer, Steine, Bäume, Sägeklötze, Faschinen, Stangen, Ackerbaugerätschaften, Maschinen u. s. w., bezw. die Festsetzung der Voraussetzungen, unter denen diese Art der Fortschaffung wie bei Schlitten zulässig ist (württemb. Verordnung v. 6/7 1878 Art. 3, sächs. V. v. 9/7 1872 § 1 Z. 7, bad. Straßen-Pol.-Ordnung v. 12/5 1882 Art. 6 und v. 19/12 1884) das Verbot des Schleppens von Hemmschuhen auf der Oberfläche des Weges oder das Aufhängen derselben an den Bauchseilen des Wagens (sächs. Verordnung v. 9/7 1872 § 1 Z. 8) Verbot der Verwendung von Hemmschuhen mit unebener Fläche (hess. rev. Pol.-Str.-Ges. 6. Art. 272) u. s. w. Besondere Einschränkungen kann die Benutzung vorübergehend mit Bezug auf Witterungsverhältnisse oder in Ausführung begriffene Reparaturen unterworfen werden, Einschränkungen, die meist ortspolizeilicher Regelung unterliegen.

§ 35. **Sicherung des Verkehrs auf den Straßen.** In dieser Richtung ist ein bis zu einem gewissen Grade gleichförmiges Recht durch die §§ 366—368 u. 370 des R.Str.G.B. hergestellt worden; auch die in diesen §§ enthaltenen Vorschriften sind indessen nur zum Teil solche, welche den Verkehr auf den öffentlichen Straßen ausschließlich betreffen; der letzteren Art sind die Bestimmungen des § 366 Abs. 2—5, 8 und 9, nach denen mit Geldstrafe bzw. Haft bestraft wird; Abs. 2: „wer in Städten oder Dörfern übermäßig schnell fährt oder reitet oder auf öffentlichen Straßen oder Plätzen der Städte oder Dörfer mit gemeiner Gefahr Pferde

einfährt oder zureitet; Abs. 3: wer auf öffentlichen Wegen, Straßen oder Plätzen das Vorbeifahren anderer mutwillig verhindert; Abs. 4: wer in Städten mit Schlitten ohne feste Deichsel oder ohne Geläute oder Schelle fährt; Abs. 5: wer Tiere in Städten oder Dörfern, auf öffentlichen Wegen, Straßen oder Plätzen, oder an anderen Orten, wo sie durch Ausreißen, Schlagen oder auf andere Weise Schaden anrichten können, mit Vernachlässigung der erforderlichen Sicherheitsmaßregeln stehen läßt oder führt; Abs. 8: wer nach einer öffentlichen Straße oder nach Orten hinaus, wo Menschen zu verkehren pflegen, Sachen, durch deren Umstürzen oder Herabfallen jemand beschädigt werden kann, ohne gehörige Befestigung aufstellt oder aufhängt oder Sachen auf eine Weise ausgießt oder auswirft, daß dadurch die Vorübergehenden beschädigt oder verunreinigt werden; Abs. 9: wer auf öffentlichen Wegen, Straßen oder Plätzen Gegenstände, durch welche der freie Verkehr gehindert wird, aufstellt, hinlegt oder liegen läßt." Diesen Bestimmungen ist gewissermaßen eine allgemeine Klausel in dem Abs. 10 angehängt, nach welchem einer gleichen Bestrafung derjenige unterliegt, „welcher die zur Erhaltung der Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe auf den öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen erlassenen Polizeiverordnungen übertritt." Dementsprechend finden die genannten Bestimmungen in zahlreichen Landesgesetzen und Polizeiverordnungen ihre Ergänzung. Am allgemeinsten sind der Landesgesetzgebung die Bestimmungen über das Ausweichen der Fuhrwerke vorbehalten geblieben, ja es ist die bezügliche Verpflichtung, soweit Postfuhrwerke in Frage kommen, nach dem Vorgange des preuß. A.L.R. II 15, § 27 fg. durch das Reichpost-G.

v. 28/10 1871 zum Gegenstande einer Reichsvorschrift gemacht worden; nach Art. 19 desselben hat bei Vermeidung einer Geldstrafe von 1—30 Mark jedes Fuhrwerk den ordentlichen Posten, sowie den Extraposten, Kurieren und Estafetten auszuweichen. Aber auch abgesehen von diesem Falle hatte das preuß. A.L.R. bereits die Materie durch für das Geltungsgebiet dieses Gesetzbuchs einheitliche Normen geordnet; die §§ 27 fg. des ebengenannten Titels enthalten folgende Bestimmungen: § 27.... (Es) müssen ledige oder bloß mit Personen besetzte Kutschen oder Wagen allen mit Sachen und Effekten beladenen Wagen, wohin auch die Kutschen, die Koffer oder sonstige Bagage führen, zu rechnen sind, ausweichen. § 28: Begegnen sich zwei beladene oder zwei ledige Wagen, so müssen beide auf der rechten Seite zur Hälfte ausweichen. § 29: Kann einer rechter Hand nicht ausweichen, so muß es von dem andern ganz geschehen. § 30: Fehlt es auch dazu an Raum, so muß in dem Falle des § 27 derjenige, welcher zum Ausweichen verbunden ist, sowie in dem Falle des § 28 der, welcher den andern zuerst gewahr wird, an einem schicklichen Orte so lange still halten, bis der andere Wagen vorüber ist. § 31: Kommt ein Wagen von einem Berge oder von einer steilen Anhöhe herunter und ein anderer Wagen fährt hinauf, so ist der letztere jederzeit zum Ausweichen verbunden, er mag schwerer beladen sein oder nicht. § 32: Bei hohlen Wegen oder andern engen Pässen muß jeder zuvor stille halten, und nach gegebenem deutlichem Zeichen mit dem Horne, mit der Peitsche oder auf andere Art, so lange warten, bis er versichert ist, daß kein anderer Wagen sich schon darin befindet. § 33: Ist der hohle Weg oder enge Paß von solcher Länge, daß die gegebenen Zeichen von einem Ende bis zum andern nicht deut-

lich gehört oder wahrgenommen werden können, so muß an solchen Plätzen, wo Raum zum Ausweichen ist, aufs neue gewartet oder das Zeichen wiederholt werden. § 34: Außer den Posten muß jeder vorfahrende Wagen dem hinten folgenden und schneller fahrenden, wenn dieser nicht anders vorkann und der Raum es erlaubt, auf ein gegebenes Zeichen so weit ausweichen, als es nötig ist, damit letzterer seinen Weg fortsetzen kann. Teils lediglich durch Aufstellung eines allgemeinen Strafverbots, teils in einer der dem preuß. A.L.R. mehr oder weniger sich anschließenden Spezialisierung haben die Gesetzgebungen der anderen Staaten die Verpflichtungen der Führer der einander begegnenden bezw. an einander vorbeipassierenden Fuhrwerke geregelt: allgemein ist gegenwärtig das Ausweichen nach rechts vorgeschrieben, soweit nicht die Beschaffenheit des Weges, wie bei Hohlwegen, ein derartiges Ausweichen verbietet: das Ausweichen bei in Hohlwegen oder auf steilen Abhängen einander begegnenden Fuhrwerken, sowie der Fall des Begegnens von Fuhrwerken und Herden ist häufig zum Gegenstande besonderer Bestimmungen gemacht worden (bayer. Min.-Best. v. 4/1 1862, sächs. V. v. 9/7 1872 § 1 Z. 10; besonders eingehend die bad. Straßen-Pol.-Ordnung v. 12/5 §§ 14—19 und hess. rev. Pol.-Str.-G.B. Art. 271). Weit mehr ist die Verpflichtung, Hemmvorrichtungen anzuwenden, der Regelung durch ortspolizeiliche Bestimmungen überlassen geblieben.

Quellen und Litteratur.

(Zu den drei vorstehenden Artikeln.)

Vorbemerkung. In nachstehenden Notizen eine auch nur einigermaßen vollständige Übersicht

zu liefern, kann nicht in der Absicht liegen. Bei der Massenhaftigkeit des Materials würde eine solche die hier gegebenen Grenzen weit überschreiten; ein ferneres Hindernis findet eine derartige Uebersicht in dem überaus ungleichmäßigen Zustande der Sammlung und Herausgabe der Quellen bzw. der wissenschaftlichen Bearbeitung des Wegerechts, welches eine nach für die verschiedenen Staaten gleichen Gesichtspunkten durchgeführte Zusammenstellung von Quellen- und Litteraturnotizen in hohem Grade erschwert. Es werden daher, was die Quellen anlangt, diejenigen, welche sich lediglich auf einzelne Provinzen und Landesteile (die preußischen Provinzen, die bayerische Pfalz) beziehen, hier umsomehr unberücksichtigt zu bleiben haben, als über das betreffende Material, was Preußen anlangt, das Werk von Germershausen, was die bayerische Pfalz anlangt, das Werk von Wand eine denen, welche sich für den Gegenstand interessieren, leicht zugängliche, erschöpfende Auskunft enthält; aber auch aus der Masse der allgemeinen Gesetze werden hier lediglich die wichtigsten namhaft gemacht werden können; was das Detail anlangt, so wird hinsichtlich Preußens ebenfalls auf das oben erwähnte Werk von Germershausen, hinsichtlich Bayerns auf die untengenannten Werke von Krais und v. Pechmann, hinsichtlich Sachsens und Württembergs auf die ebenfalls zu nennenden Werke von Ludwig-Wolf und Nagel u. s. w. Bezug genommen werden können; die Auswahl ist demnach eine wesentlich subjektive, auf welche in manchen Punkten die in den benutzten Sammlungen dem Material gegebene Abgrenzung von Einfluß ist. Was die verwaltungsrechtliche Praxis anlangt, so muß auf die bezüglichen Publikationen der Verwaltungsgerichte in

den verschiedenen Staaten verwiesen werden, Publikationen, die hier nicht im einzelnen namhaft gemacht werden können.

A. Quellen: a) Reichsgesetzgebung: Zollvereinsvertrag v. 8/7 1867 Art. 22. Zollvereinsgesetz v. 1/7 1869 § 8. Reichsstrafgesetzbuch v. 15/5 1871 §§ 304, 305, 321, 360, 366, 367, 370. Reichspostgesetz v. 28/10 1871 § 17, 9, 20. b) Gesetzgebung der einzelnen Staaten: 1) Preußen: Außer den Bestimmungen des A.L.R. (vorzugsweise II, 15 §§ 1—37) und des Code civil (Art. 538, 649, 650) V. v. 17/3 1839, betr. den Verkehr auf den Kunststraßen. Kab.O. v. 29/2 1840, betr. den Tarif zur Erhebung von Chausseegeld und die Handhabung der Polizei auf denselben. Regulativ v. 7/6 1844, betr. das Verfahren bei Chausseen, Polizei- und Chausseegeld-Übertretungen. G. v. 12/3 1853, betr. die Anwendung der für den Verkehr auf den Kunststraßen bestehenden Vorschriften über die Breite der Radfelgen auf anderen Straßen und Wegen. Instruktion des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zur Aufstellung der Projekte und Kostenanschläge für den Bau der Kunststraßen v. 17/5 1871. Kreis-O. v. 13/12 1872. G. v. 8/7 1875, betr. die Ausführung der §§ 5 u. 6 des G. v. 30/4 1873 wegen der Dotation der Kreis- und Provinzialverbände. G. v. 1/8 1853 über die Zuständigkeit der Verwaltung und Verwaltungsgerichtsbehörden § 58. G. v. 20/6 1887, betr. die Abänderung der V. v. 17/3 1839, betr. den Verkehr auf den Kunststraßen und die Kab.O. v. 12/4 1840, betr. die Modifikation des § 1 der V. v. 17/3 1839 wegen des Verkehrs auf den Kunststraßen. Besonders lehrreich für den in den Provinzen stehenden Rechtszustand sind die Mo-

tive des im Jahre 1875 dem preuß. Landtage vorgelegten Entwurfs einer Wegeordnung, Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 1875 Nr. 24 S. 21. — 2) Bayern: G. v. 25/7 1850, die Einrichtung des die Kunststraßen befahrenden Fuhrwerks betr. G. v. 18/5 1852, die Distriktsräte betr., Art. 28. G. v. 28/5 1852, die Kreisräte betr. Gemeinde-Ordnung für die Landesteile diesseits des Rheins v. 29/4 1869 §§ 38, 55, 138. Gemeinde-Ordnung für die Pfalz v. 29/4 1869 Art. 29, 40, 71; Pol.Str.G.B. v. 1871 Art. 2 Z. 6, 29, Min.-Bek. v. 4/1 1872. G. v. 8/8 1878 über die Errichtung eines Verwaltungsgerichtshofs Art. 8 Z. 34, 10 Z. 1, 48. 3) Sachsen. Mandat, den Straßenbau u.s.w. betr. v. 28/4 1781. G. v. 16/4 1840, die Belastung und Felgenbreite des Fuhrwerks betr. G. v. 11/6 1868, Die Giltigkeit der Lokal-Bau-Ordnungen betr. G. v. 12/1 1870, Über die Wegebaupflicht. V., den Verkehr auf den öffentlichen Wegen betr., v. 9/7 1872. 4) Württemberg. Instruktion für die Wegemeister auf den königlichen Chausseen v. 23/4 1808. Wege-Ordnung v. 23/4 1808. Vf. des Ministers des Innern, die Behandlung der Amts-, Korporations-, Gemeinde- u. Stiftungsbauten betr., v. 19/4 1873. Erlaß des Ministers des Innern v. 11/3 1828, betr. die Mittel zur Wiederherstellung und besseren Instandhaltung der Staatsstraßen. Vf. des Ministers des Innern v. 9/9 1825, die Gleichförmigkeit der Grenzstöcke, Wegweiser und Ortstafeln betr. Vf. des Ministers des Innern v. 19/6 1828, betr. die Baulast von Nachbarschaftswegen. G. v. 11/12 1833, betr. die Baulast von Brücken, welche Teile von Staatsstraßen bilden, nebst Instruktionen von 1840 und 22/2 1856. Vf. des Ministers des Innern

v. 13/11 1837, die Verbesserung und die Unterhaltung der Staatsstraßen innerhalb der Ortsetter. G. v. 14/7 1839, betr. die Benutzung der Kunststraßen durch Fuhrwerke und Vf. des Ministers des Innern dazu v. 8/6 1839. Allgemeine Bau-Ordnung v. 6/10 1872 und Vollziehungs-Instruktion dazu v. 26/12 1872, sowie Erlaß des Ministers des Innern v. 17/4 1873. V., betr. Vorschriften über Benutzung der öffentlichen Straßen und ihrer Zubehörden, v. 6/7 1873. Erlaß des Ministers des Innern v. 23/10 1880, betr. die Behandlung der Staats- und Nachbarschaftsstraßen vor Eintritt des Winters v. 23/10 1880. 5) Baden. Straßengesetz v. 14/6 1884 und V. des Ministeriums des Innern v. 17/1 1885, das Straßengesetz betr. G. v. 20/2 1868, 3/3 1880, die Anlage der Ortsstraßen und die Feststellung der Baufluchten, sowie das Bauen längs der Landstraßen und Eisenbahnen betr. Verordnung des Ministeriums des Innern vom 12/5 1882, die Straßenpolizei-Ordnung enthaltend. Verordnung des Min. d. J. v. 19/12 1884, die Abänderung der Straßenpolizei-Ordnung betr. Verordnung des Min. d. J. v. 17/1 1885, die Offenhaltung der öffentlichen Wege bei Schneeanhäufungen betr. 6) Hessen. G. v. 12/10 1830, die Erbauung und Unterhaltung der Provinzialstraßen betr. G. v. 15/10 1830, die Erbauung der Staatskunststraßen betr. G. v. 27/4 1881, den Bau und die Unterhaltung der Kunststraßen betr. Pol.Str.-G.B. v. 30/10 1855 Art. 103 ff., 262 ff., 277 ff. Instruktion v. 4/7 1823, für die Großherzoglichen Straßenbaubeamten. Instruktion v. 26/4 1836 für die Ausführung des Staats- und Provinzialstraßenbaues. Instruktion v. 11/7 1838 für Ausführung des Vicinalwegebaues.

7) Elsaß-Lothringen: Loi sur les chemins vicinaux v. 21/5 1836. Loi sur les conseils municipaux v. 24/7 1867. Loi relative à l'achèvement des chemins vicinaux et à la création d'une caisse spéciale pour leur exécution v. 11/7 1868. Für das Detail wichtig sind vor allem die nach dem vom Minister vorgezeichneten Muster-Reglement von den Präfekten zum G. v. 21/5 1836 erlassenen Ausführungs-Verordnungen, von denen die für das Moseldepartement v. 20/8, die für das Departement Oberrhein v. 20/8, die für das Departement Niederrhein v. 9/10 1854 datiert ist.

B. Litteratur: Charakter: Bis in die neueste Zeit war ein Wegewesen und Wegerecht in der Litteratur fast ausschließlich durch Quellensammlungen vertreten; als ein derartiges Werk wesentlich in kompilatorischer Art stellt sich namentlich auch das im Jahre 1852 erschienene Werk von Rönne's über das preußische Wegerecht dar. Eine systematische und wissenschaftliche Bearbeitung des Wegewesens hat erst seit dem Ende der siebziger Jahre begonnen; als hervorragende Werke sind nach der volkswirtschaftlichen Seite hin das Werk von Sax, nach der verwaltungsgerichtlichen Seite hin die Werke von Wand und Germershausen zu bezeichnen; die mit den beiden letzteren Werken eingeleitete Entwickelung der Litteratur steht in enger Wechselbeziehung zu der wachsenden Bedeutung, welche die Fragen des Wegerechts unter den Objekten der Rechtsprechung der verwaltungsgerichtlichen Organe in neuerer Zeit erlangt haben. Einzelne Werke: a) betr. das Wegewesen im allgemeinen: 1) Geschichte des Wegewesens: Gasner, Zum deutschen Straßenwesen in der ältesten Zeit bis zur Mitte des XVII. Jahrhunderts, Leipzig 1889. 2) Das Wege-

wesen in volkswirtschaftlicher und finanzwirtschaftlicher Hinsicht: Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 1878/79, Bd. II. Derselbe, Transport- und Kommunikationswesen in Schönbergs Handbuch der politischen Ökonomie, 3. Aufl., Bd. I, S. 497 ff. Frhr. von Reitzenstein, Über finanzielle Konkurrenz von Gemeinden, Kommunalverbänden und Staat in Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung u.s.w. in den Abschnitten, Jahrg. XI 2, S. 75 ff., 3/4 S. 121 ff., Jahrg. XII 1 S. 853 ff., 2 S. 129 ff. 3) Reformfragen: Griepenkerl, Zur Frage von der Gestaltung der Wegegesetzgebung im Deutschen Reiche (Denkschrift), Braunschweig 1871. b) Wegerecht der einzelnen Staaten. 1) Preußen: v. Rönne, Die Wegepolizei und das Wegerecht des preußischen Staates (bildet in desselben Verfassung und Verwaltung des preuß. Staates, 6. Teil, das Polizeiwesen, den 4. Band), Breslau 1852. Germershausen, Das Wegerecht und die Wegeverwaltung in Preußen nebst Entwurf einer Wegeordnung, 2 Bde., Berlin 1890. Wiedemann, Die kommunale Verfassung und Verwaltung der Provinz Ostpreußen, Königsberg 1881 nebst Supplementen in den betr. Abschnitten. Jaekel, Wegegesetzgebung in Schlesien, Breslau 1871. Anleitung zur Verbesserung der Vicinalwege in der Provinz Posen, herausgegeben von der provinzialständischen Kommission für den Chaussee- und Wegebau, Posen 1882. Ebert, Die Wegegesetzgebung in der Provinz Hannover, Hannover 1883. Simon, Die hannoverschen Wegegesetze, Minden in Westfalen 1888. Kühl, Die Wegegesetzgebung in der Provinz Schleswig-Holstein, Schleswig 1879. 2) Bayern. E. Luthardt, Über öffentliche Wege in den Blättern für administrative Praxis, Bd. XX,

S. 321 ff., 337 ff., 351 ff., 366 ff., 385 ff. u. 401 ff. Krais, G. v. 8/8 1878 über Errichtung eines Verwaltungsgerichtshofs u.s.w. S. 101 und zweiter Nachtrag S. 346 ff. Derselbe, Handbuch der inneren Verwaltung im diesrheinischen Bayern, 2. Aufl., München 1881/82, Bd. III, S. 90 ff. Frhr. v. Pechmann, Wirkungskreis der bayerischen Distriktsverwaltungsbehörden und Bezirksämter, 4. Aufl., Bamberg 1880, S. 428 ff., sowie das Supplement hierzu, Bamberg 1885. Besonders für die Pfalz: Wand, Die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Wege in der Pfalz, Kirchheimbolanden 1887. Geib, Handbuch für die Gemeindebehörden der Pfalz, 2. Aufl., S. 212 ff. 3) Sachsen. Ludwig-Wolf, Die Gesetzgebung über Wegebau und Expropriation im Königreich Sachsen, 2. Aufl., Leipzig, Roßberg 1878. v. d. Mosel, Repertorium des Königlich Sächsischen Verwaltungsrechts, 5. Aufl., Leipzig, Roßberg 1887, in den betr. Artikeln. Leuthold, Das Königlich Sächsische Baupolizeirecht, 5. Aufl., Leipzig 1890. 4) Württemberg. v. Mohl, Das Staatsrecht des Königsreichs Württemberg, 2. Aufl., Stuttgart 1840, Bd. II, S. 591 ff. Mayer, Die Gemeindewirtschaft nach geläuterten Begriffen und nach den im Königreich Württemberg geltenden Gesetzen, Stuttgart 1851. Nagel, Die Straßenbau-Gesetzgebung in Württemberg, Stuttgart 1882. Gaupp, Das Staatsrecht des Königsreichs Württemberg in Marquardsen, III, I 2 S. 227 ff. 5) Baden. Baer, Die Wasser- und Straßenbau-Verwaltung im Großherzogtum Baden, Karlsruhe 1870. Derselbe, Das Straßenbauwesen in dem Großherzogtum Baden, Karlsruhe 1890. 6) Hessen. Zeller, Handbuch der Verfassung und Verwaltung im Großherzogtum Hessen, Darmstadt 1886, Bd. I S. 365 ff., Bd. II

S. 199 ff. 7) Elsaß-Lothringen. Aucoc, Conférences sur l'administration et le droit administratif, Paris, 2me édition 1882, tome III u. IV. Guillaume, Traité pratique de la voirie vicinale, 6me édition, Paris 1880. Frhr. v. Reitzenstein, Die wirtschaftliche Gesetzgebung Frankreichs, B., 2. Abschnitt in Konrads Jahrbüchern für National-Ökonomie und Statistik, N.F., Bd. IV, S. 504 ff.; die vorstehenden drei Werke bzw. Arbeiten enthalten eine Darstellung der bezüglichen Entwickelung der französischen Gesetzgebung, welche in Elsaß-Lothringen sich mit nur wenigen Abänderungen noch in Geltung befindet; eine Zusammenstellung des Materials an Gesetzen und Verordnungen in deutscher Übersetzung mit jenen unter deutscher Verwaltung hinzugetretenen Abänderungen ist in der auf Anregung des Oberpräsidenten von Möller von Althoff, Förtsch, Harseim, Keller und Leoni herausgegebenen Sammlung der in Elsaß-Lothringen geltenden Gesetze, Bd. II S. 760 ff., sowie in dem Supplementbande enthalten.

Verzeichnis
der vorkommenden Abkürzungen.

A.E.	Allerhöchster Erlaß.
A.L.R.	preuß. Allgemeines Landrecht.
Anm.	Anmerkung.
Art.	Artikel.
Bd.	Band.
Bek.	Bekanntmachung.
Best.	Bestimmung.
B.G.Bl.	Bundesgesetzblatt.
B.O.	Bauordnung.
Dekl.	Deklaration.
Ed.	Edikt.
E. d. O.V.G.	Entscheidungen des (preuß.) Oberverwalt.-Gerichts.
G.	Gesetz.
G.Bl.	Gesetzblatt.
G.O.	Gemeindeordnung.
G.S.	Gesetzessammlung.
Kab.O.	Kabinetts-Ordre.
Kr.O.	Kreisordnung.
a. Kr.O.	preuß. Kreisordnung v. 13/12 72.
L.V.G.	(preuß.) Ges. v 30/7 83 über die allg. Landesverwaltung.
Marquardsen	Marquardsen, Handbuch des öffentlichen Rechts, Bd. I u. ff.
M.Bl.	Ministerialblatt.
M.E.	Ministerial-Erlaß oder Minist.-Entschließung.

N.	Note.
Nr.	Nummer.
Org.G.	Organisations-Gesetz.
Pol.Str.G.B.	Polizeistrafgesetzbuch.
Pr.O.	Provinzialordnung.
a. Pr.O.	Prov.-O. v. 29/6 75.
R.Bl.	Regierungsblatt.
R. d. M.	Reskript des Ministeriums.
R.G.	Reichsgesetz.
R.G.Bl.	Reichsgesetzblatt.
Rhein.	Rheinisch.
R.Str.G.B.	Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich.
Rönne	Rönne, Staatsrecht der preuß. Monarchie. 4. Aufl.
s.	siehe.
S.	Seite.
Schönberg	Schönberg, Handbuch der polit. Ökonomie. 2. Aufl.
St. Ber.	Stenogr. Berichte.
Str.G.B.	Strafgesetzbuch.
vgl.	vergleiche.
V. (V.O.)	Verordnung.
Vertr.	Vertrag.
Vf.	Verfügung.
V.Z.G.	Vereinszollgesetz.
Zust.G.	Zuständigkeitsgesetz.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co.
in Altenburg.

Nachtrag,

die Gesetzgebung bis einschließlich des Jahres 1891 enthaltend.

I. Zum Abschnitt: **Wege und Straßen in den allgemeinen rechtlichen und administrativen Beziehungen.**

Zu § 3. Die aus der Wegeordnung des früheren Königreichs Hannover in dem Entwurf der preußischen Wegeordnung von 1877 übergegangene Legaldefinition der öffentlichen Wege ist auch in der Wegeordnung für die Provinz Sachsen v. 13/7 1891 (s. unten den Zusatz zum Abschnitt: Wegebau und Wegebaupflicht § 17) übernommen worden. Nach § 1 derselben sind öffentliche Wege solche, welche dem öffentlichen Gebrauche dienen und demselben kraft Privatrechts nicht entzogen werden können. Beschränkungen des allgemeinen Gebrauchs durch die Eigenschaft der Wege als Fahr- oder Fußwege oder nach der besonderen Bestimmung derselben als Mühlen-, Kirchen-, Schul-, Waldzufuhrwege u.s.w. heben die Eigenschaft der Wege als öffentlicher nicht auf. Dadurch, daß Wege als Koppel-, Feld-, Holzwege u.s.w. einer Mehrheit, Genossenschaft, Interessentenschaft u.s.w. zustehen und einer forst- und feldpolizeilichen Aufsicht unterliegen, wird die Eigenschaft derselben als öffentlicher nicht begründet (s. daselbst § 2).

*

Zu § 8. Die neueste gesetzliche Normierung des öffentlichen Gebrauchsrechts enthält für Preußen die Wegeordnung für die Provinz Sachsen v. 11/7 1891. Es heißt daselbst: Öffentliche Fahrwege dürfen von jedem zum Gehen, Reiten, Fahren und zum Viehtransport, öffentliche Fußwege unbeschadet privatrechtlicher Befugnisse zu einer anderweitigen Benutzung derselben nur zum Gehen benutzt werden. Auch kann durch Beschluß der Wegepolizeibehörde die Benutzung öffentlicher Fußwege zum Fahren mit Schubkarren, kleinen Handwagen und dergleichen, zum Reiten oder zum Führen von Vieh gestattet werden. Beschränkungen der Benutzung der öffentlichen Fahr- und Fußwege können im Interesse der Sicherheit durch Polizeiverordnung angeordnet werden. Dieselben sind thunlichst durch Warnungstafeln zur öffentlichen Kenntnis zu bringen.

Zu § 9. Der § 36 der preußischen Wegeordnung für die Provinz Sachsen v. 11/7 1891 verpflichtet denjenigen, dessen Grundeigentum zum Zwecke der Regulierung oder Verlegung eines Weges entzogen oder beschränkt wird, auf die ihm zu gewährende Entschädigung verfügbar werdenden Teile des alten Weges, wenn sie mit seinem eigenen Grundstücke in unmittelbarem Zusammenhange stehen, nach dem Taxwerte in Anrechnung zu nehmen. So weit solche Wegeteile weder zu Zwecken des Wegebaues noch zur Entschädigung gebraucht werden, sollen dieselben den angrenzenden Grundbesitzern zur Übernahme für den Taxpreis angeboten werden. Darüber, welche Grundbesitzer und in welchen Anteilen dieselben zur Übernahme der Wegeteile verpflichtet und berechtigt sein sollen, beschließt nach Anhörung der Beteiligten der Bezirksausschuß, welcher zugleich den Übernahmepreis und die Frist

festzusetzen hat, innerhalb welcher die als berechtigt bezeichneten Grundbesitzer bei Verlust über Ausübung derselben sich zu erklären haben (§ 37).

Zu § 10. Der § 40 der preußischen Wegeordnung für die Provinz Sachsen enthält betreffs der dem angrenzenden Eigentümer obliegenden gesetzlichen Einschränkungen folgende Bestimmungen: Wenn die an einem öffentlichen Fahrwege belegenen Grundstücke mit Bäumen oder Hecken besetzt sind, müssen die überhängenden Äste und Zweige, soweit nötig, auf Verlangen der Wegepolizeibehörde von dem Eigentümer weggeschafft werden, ohne daß dadurch ein Anspruch auf Entschädigung begründet würde. Wo eine Straßen- und Baufluchtlinie auf Grund des G. v. 2/7 1875 nicht besteht, kann von der Wegepolizeibehörde verlangt werden, daß bauliche Anlagen aller Art, Einhegungen, Bäume und Sträucher, welche in Zukunft auf solchen Grundstücken angebracht werden, in der zur Austrocknung des Weges erforderlichen Entfernung, jedoch höchstens bis zu drei Metern vom Rande des Weges vom Wege zurückbleiben. Ist ein Graben vorhanden, so wird er auf diese Entfernung angerechnet. Müssen Pflanzungen auf die Anordnung der Behörde zur Austrocknung des Weges gelichtet oder fortgeschafft werden, so ist der Eigentümer derselben von dem Wegebaupflichtigen zu entschädigen, es sei denn, daß die zur Zeit des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestehenden gesetzlichen Vorschriften der Behörde die Befugnis einräumen, die Lichtung oder Beseitigung von dergleichen Pflanzungen ohne Entschädigung zu fordern. Die Verpflichtung der Einwohner der beteiligten oder benachbarten Ortschaften, behufs Beseitigung eingetretener Behinderungen des Verkehrs Dienste zu leisten, ist in § 41 daselbst in folgender Weise geregelt: Handelt es sich

um die durch Lohnarbeit nicht zu beschaffende Beseitigung oder Verhütung zeitweiliger Unterbrechung des Verkehrs auf öffentlichen Wegen zufolge von Schneefall, Schneewehen, Eisgang, Überschwemmung oder sonstigen Ereignissen, so sind die Einwohner der Ortschaften, innerhalb deren Bezirke solche Ereignisse eingetreten sind, sowie der benachbarten Ortschaften zur Leistung von Naturaldiensten verpflichtet. Für die Leistung dieser Dienste ist von den Wegebaupflichtigen Entschädigung nach ortsüblichen Sätzen zu gewähren. Im Streitfalle wird die Entschädigung in Landkreisen vom Kreisausschuß, in Stadtkreisen vom Bezirksausschuß endgiltig festgestellt.

II. Zum Abschnitt: **Wegebau und Wegebaupflicht.**

Zu § 17. Das Projekt einer für die ganze Monarchie oder den größeren Teil derselben einheitlichen Kodifikation des Wegerechts ist neuerdings von der preußischen Staatsregierung definitiv aufgegeben und statt dessen eine Regelung der Materie bzw. einzelner streitiger oder solcher Punkte derselben, betreffs deren das Bedürfnis einer Umbildung oder Erweiterung der bisherigen Bestimmungen durch die neuere Entwickelung gegeben sein würde, in Aussicht gestellt worden; aus dieser veränderten Stellungnahme ist die Einbringung einer Anzahl von Provinzialgesetzen in der Sitzungsperiode des Landtags von 1890/91 hervorgegangen, von denen bis zum gegenwärtigen Zeitpunkte —

August 1891 — drei zur Feststellung und Veröffentlichung gelangt sind. Eine über das gesamte Gebiet der Wegebaupflicht sich erstreckende Kodifikation enthält lediglich die Wegeordnung für die Provinz Sachsen v. 11/7 1891. In dieser Provinz war die Herstellung eines einheitlichen Wegerechts ein desto größeres Bedürfnis, je mehr der bisherige Rechtszustand ein zersplitterter war; es bestanden besondere Wegerechte für das Herzogtum Magdeburg nebst der Grafschaft Mansfeld altpreußischen Teils (Magdeburger Hoheit) und für das Fürstentum Halberstadt nebst der Herrschaft Derenburg und den Grafschaften Hohen- und Regenstein (diese unter sich wesentlich übereinstimmend), für die Fürstentümer Erfurt und Eichsfeld. für die Gemarkschaft Treffurt und die Voigtei Dorla, für die vormaligen Reichsstädte Nordhausen und Mühlhausen, für die vormaligen Schwarzburg-Sondershausenschen und Schwarzburg-Rudolstädtischen, sowie die vormals sächsischen Landesteile (vgl. die Motive der Regierungsvorlage, Drucks. des preuß. H.H., Session 1890/91 Nr. 71 S. 17 fg.); von dem Inhalte dieses Gesetzes war ungeachtet seiner nur provinziellen Geltung in diesen Ergänzungen umsomehr eingehend Kenntnis zu nehmen, als die Bestimmungen des Gesetzes für die Praxis des Ministeriums bzw. die bei dieser Behörde über die Weiterentwickelung des Wegerechts in Preußen herrschende Auffassung vielfach als typische werden angesehen werden können. In drei Titeln behandelt das Gesetz 1) die öffentlichen Wege im allgemeinen — insbesondere wird hier eine nähere Umgrenzung des Begriffs der öffentlichen Wege und des Inhalts der Wegebaulast gegeben —; 2) die Wegebaupflicht und zwar getrennt bezüglich der Provinzial-, Kreis- und Gemeindewege und der Wege, deren Unterhaltung

auf besonderen Titeln beruht; 3) die Verpflichtung dritter in Beziehung auf den Wegebau; diesen Titeln sind Übergangsbestimmungen hinzugefügt, welche namentlich den Übergang der Verpflichtungen, wie sie bisher (s. Wörterbuch § 4 des Artikels) dem Landesfiskus oblagen, auf die Provinz regeln. Was die Wegebaupflicht anlangt, so stellt das Gesetz an die Spitze das Prinzip, daß alle Wege, in Ansehung derer nicht auf Grund gesetzlicher Bestimmungen oder eines Beschlusses des Provinzial-, Land- bzw. Kreistages die Baulast dem Provinzial- oder Kreisverbande obliegt (Provinzial- bzw. Kreiswege) Gemeindewege sind (§§ 15 und 16); bezüglich dieser liegt die Baulast vorbehaltlich der etwa aus besonderen Titeln sich ergebenden Verpflichtungen der Gemeinde ob, durch deren Bezirk diese Wege führen (§ 17); das Gleiche findet auf die selbständigen Gutsbezirke Anwendung (§ 18). Gemeinden und Gutsbezirke können mit nachbarlich belegenen Gemeinden und Gutsbezirken zur gemeinsamen Erfüllung der Wegebaupflicht nach Maßgabe der Bestimmungen des Tit. IV der L.G.O. für die sieben östlichen Provinzen zu Wegeverbänden verbunden werden (§ 18). Übersteigt die Erfüllung der Wegebaulast in einzelnen Fällen die Kräfte der Verpflichteten, so hat der Kreis denselben eine Beihilfe zu gewähren (§ 20). Den Gegensatz zu den Gemeinde-, Kreis- und Provinzialwegen bilden diejenigen öffentlichen Wege, deren Unterhaltung auf besonderen Titeln beruht. Soweit diese besonderen Titel mit einer Hebeberechtigung nicht verbunden sind, kann der auf Grund dessen Verpflichtete seine Verpflichtung durch Zahlung einer jährlichen Geldrente ablösen (§ 25). Ist für die Benutzungen von öffentlichen Wegen oder von Zubehörungen derselben eine öffentliche Abgabe

(Wege=, Pflaster=, Damm=, Brücken= und Fähr=gelder u.s.w.) zu entrichten, so liegt die Baulast an Stelle des nach dem Gesetze sonst Verpflichteten, soweit nicht bei Verleihung des Hebungsrechts abweichende Bestimmungen getroffen worden sind, dem Hebungsberechtigten in dem nach Maßgabe der Wegeordnung sich bestimmenden Umfange ob (§ 27; s. das unten zu § 25 Gesagte). Die bisherige Verpflichtung des Staates zur Unterhaltung gewisser Landstraßen und Landwege nebst Zubehörungen geht auf die Provinz über und zwar unter Aufhebung der bisher von den Pflichtigen zu leistenden Hand= und Spanndienste (einschließlich der in den vormaligen sächsischen Landesteilen zu leistenden Straßenfronden), für welche jedoch die Pflichtigen der Provinz zur Leistung einer Entschädigung verpflichtet sind (§§ 44, 45). Hierfür erhält die Provinz vom Staate eine Jahresrente, welche den vom Staate im Durchschnitt der Jahre vom 1/4 1885 bis 1/4 1891 und dem Ordinarium des Staatshaushaltsetats für die Verwaltung und Unterhaltung derselben aufgewendeten Beträge, zuzüglich des vom Staate im Durchschnitt der Jahre vom 1/4 1881 bis 1/4 1891 für den gleichen Zweck und das Extraordinarium des Staatshaushaltsetats aufgewendeten Betrages entspricht. Ebenso geht die der Bauverwaltung obliegende Unterhaltung derjenigen Brücken und schiffbaren Gewässer, deren Kosten aus Wasserbaufonds getragen werden, gegen eine Jahresrente von 7763,19 ℳ auf die Provinz über. Beide Renten sind zum 25fachen Betrage ablösbar. Dementsprechend überträgt das Gesetz auch das dem Staate an den betreffenden Straßen, Brücken und Zubehörungen zustehende Eigentum auf die Provinz (§ 46). Die Provinz kann die ihr auferlegte Verpflichtung für solche Wege und

Brücken, welche keinen größeren Verkehr vermitteln, je nach der Bedeutung des Weges oder der Brücken an kleine Verbände gegen Überweisung einer entsprechenden Entschädigung übertragen (§ 47). — Die beiden anderen G. v. 2/7 bzw. 7/7 für die Provinzen Schleswig-Holstein und Brandenburg erlassenen Gesetze betreffen lediglich die für die außerordentliche Abnutzung von Fabriken, Bergwerken u. s. w. zu entrichtenden außerordentlichen Beiträge und erweitern den räumlichen Geltungsbereich der unten in § 30 bezeichneten Entwickelung. Siehe das Nähere bei dem Zusatz zu diesem Paragraphen.

Zu § 22 S. 94 Z. 16 v. o. ist zu lesen: Kreisstraßen statt Kunststraßen.

Zu § 24. Die neueste gesetzliche Begrenzung von Umfang und Inhalt der Wegebaupflicht ist für Preußen (s. den Zusatz zu § 17) in der Wegeordnung für die Provinz Sachsen v. 11/7 1891 enthalten; es heißt daselbst: § 4. Die Wegebaulast begreift, vorbehaltlich der näheren Bestimmungen dieses Gesetzes, die Verpflichtung in sich: 1) die Wege anzulegen, zu verlegen und einzuziehen; 2) die Wege dem Verkehrsbedürfnis entsprechend zu unterhalten, zu verbreitern und zu verbessern; 3) Verkehrshindernisse auf den Wegen zu beseitigen; 4) die durch Anlegung, Verbreiterung, Verlegung und Einziehung von Wegen, sowie durch Umwandlung von Privatwegen in öffentliche gesetzlich begründete Entschädigung zu gewähren. § 5. Die Wegebaulast erstreckt sich in gleicherweise auf die Anlegung und Unterhaltung aller Zubehörungen der öffentlichen Wege. § 6. Als Zubehörungen der öffentlichen Wege gelten alle zur Vollständigkeit der Wegeanlagen oder zum Schutze und zur Sicherheit derselben und ihrer Sicherheit nötigen Anstalten und

Vorrichtungen, namentlich Brücken und Fähren über die nicht schiffbaren Teile von Gewässern, Furten, Durchlässe, Entwässerungsanstalten, Böschungen, Baumpflanzungen, Schutzgeländer, Wegweiser, Warnungstafeln u. dgl. m. Ebenso gelten als Zubehörungen der öffentlichen Wege alle zur Verhütung oder Beseitigung von nachteiligen Folgen der Wegeanlagen erforderlichen Vorrichtungen. § 7. Brücken und Fähren über die schiffbaren Teile von Gewässern gelten nicht als Zubehörungen der öffentlichen Wege, sondern als besondere Anlagen, auf welche die Bestimmungen des Gesetzes nicht Anwendung finden. Ebenso werden Anstalten und Vorrichtungen, welche, wie die nur zum Gebrauche der angrenzenden Grundbesitzer dienenden Brücken über die Seitengräben der Wege und Durchfahrten durch diese Gräben, einem der Wegeanlage fremden Zwecke dienen, als Zubehörungen der Wege nicht angesehen, unterstehen in wegepolizeilicher Hinsicht jedoch der Wegepolizeibehörde. Was die Reinigung der Straßen anlangt, so bestimmt der § 8 des citierten Gesetzes, daß die Reinigung der Straßen und öffentlichen Plätze, sowie der Zubehörungen zu denselben, einschließlich der Schneereinigungsarbeiten, zur Wegebaulast nicht gehören; ebensowenig die Beleuchtung. Über die Beschaffenheit, in welcher die Gemeindewege, sowie einzelne Zubehörungen anzulegen und zu erhalten sind, kann durch besondere Regulative für den Kreis oder für einzelne Kreisteile Bestimmung getroffen werden. In denselben sind Normen über die Einrichtung der öffentlichen Wege, insbesondere über deren kunstmäßigen Ausbau, ferner über Breite, Reinigungsverhältnisse, Entwässerung, über die Anlage von Baumpflanzungen, das Aufstellen von Schutzsteinen, Seitengeländen u.s.w. anzusehen.

Über die Feststellung der Regulative beschließen in Landkreisen die Kreisausschüsse, in Stadtkreisen die städtischen Behörden. Die Regulative sind öffentlich bekannt zu machen (§ 33 des G.). Im Gegensatze hat für das rechtsrheinische Bayern die Praxis des Verwaltungsgerichtshofs die Verpflichtung zum Schneeräumen für einen Bestandteil der Wegebaupflicht erklärt (Entsch. Bd. III S. 637, Bd. X S. 334 und Bd. XI S. 520, sowie neuestens Erkenntnis v. 13/3 1891).

Zu § 25. Wie schon oben zu § 17 bemerkt, hat die preußische Wegeordnung für die Provinz Sachsen v. 11/7 1891 auch die Baupflicht des Heberechtigten einer Umgrenzung unterzogen. Dieselbe bemißt sich, soweit nicht bei Verleihung des Heberechts Abweichendes festgesetzt worden, nach den Vorschriften des Gesetzes bzw. insoweit es sich um Gemeindewege handelt, nach den auf Grund des letzteren erlassenen Regulativen (§§ 27, 28). Eine Übernahme des Weges durch den Wegebaupflichtigen unter Aufhebung der Verpflichtung des Heberechtigten ist für zwei Fälle vorgesehen. Einmal für den Fall, daß eine solche Verkehrsanstalt in derjenigen Beschaffenheit, in welcher sie vom Hebungsberechtigten nach den bei Verleihung des Hebungsrechts getroffenen Bestimmungen zu unterhalten ist, den nach der Wegeordnung zu stellenden Anforderungen nicht genügt; erklärt hier der Hebungsberechtigte nicht innerhalb der von der Wegepolizeibehörde gestellten Frist sich bereit, dieselbe diesen Anforderungen entsprechend zu verändern und zu unterhalten, so tritt die Wegebaupflicht des nach den Bestimmungen des Gesetzes Verpflichteten ein und ist der Hebungsberechtigte verbunden, die Verkehrsanstalt jenem Verpflichteten zum Eigentum abzutreten. Dem Hebungsberech-

tigten steht für die ihm und der hiermit verbundenen Aufhebung des Hebungsrechts erwachsenden Verluste innerhalb der Grenzen und nach Maßgabe der V. v. 16/6 1838, die Kommunikationsabgaben betr., eine Entschädigung zu (§ 29). Zweitens für den Fall, daß eine solche Verkehrsanstalt wegen Unvermögens des Hebungsberechtigten in Verfall gerät und ihre vorschriftsmäßige Unterhaltung nicht durch Übernahme seitens eines leistungsfähigen Dritten oder durch Beschlagnahme auf die Erträge sichergestellt werden kann; hier kann dem Hebungsberechtigten seine Berechtigung entzogen und dergestalt nebst allen Zubehörungen dem ohne Bestehen eines Hebungsrechts Verpflichteten zur Unterhaltung überwiesen werden; eine Entschädigung an den Hebungsberechtigten wird nicht gewährt (§ 30). Übersteigen die Abgaben, welche für die Benutzung von öffentlichen Wegen oder von Zubehörungen derselben zu entrichten sind, die Unterhaltungs- und Wiederherstellungskosten, einschließlich der landesüblichen Zinsen vom Anlagekapital, so sind dieselben auf den Antrag des sonst gesetzlich Verpflichteten auf einen diesen Kosten entsprechenden Betrag zu ermäßigen. Ebenso unterliegen diese Abgaben auf den Antrag des sonst gesetzlich Verpflichteten der Ablösung. In beiden Fällen hat der Hebungsberechtigte eine nach der V. von 1838 sich bemessende Entschädigung zu beanspruchen (§ 31). Auch dem Hebungsberechtigten steht das Recht zu, die Aufhebung der mit dem Hebungsrecht verbundenen Baulast und deren Übernahme seitens des sonst Verpflichteten zu verlangen, wenn er bereit und imstande ist, denselben für den über den Wert des Hebungsrechts hinausgehenden Betrag der Baulast zu entschädigen und im übrigen auf das Hebungsrecht ohne Entschädigung verzichtet

(§ 32). In den vorgenannten Fällen der §§ 29, 30 und 32 kann der Hebungsberechtigte, jedoch nur in einem die durchschnittlichen Kosten der Unterhaltung und Wiederherstellung entsprechenden Betrage an den in die Bauverpflichtung Eintretenden auf Ansuchen desselben übertragen werden.

Zu § 30. Die GG. v. 2/7 bzw. 7/7 1891, welche für die preußischen Provinzen Schleswig-Holstein und Brandenburg betreffs der den Unternehmern von Fabriken, Bergwerken, Steinbrüchen, Ziegeleien und ähnlichen Unternehmungen aus Anlaß der durch den Betrieb erfolgenden außerordentlichen Abnutzung für die Unterhaltung der öffentlichen Wege obliegenden Vorausleistungen erlassen worden sind, schließen sich den für die Provinzen Sachsen und Westfalen, den Regierungsbezirk Kassel und das Herzogtum Lauenburg bereits vorhandenen bezüglichen Gesetzen an, deren Inhalt sie auf die zuerst genannten beiden Provinzen übertragen.

Zu § 31. Bezüglich der Heranziehung der Gemeindeangehörigen zu Naturaldiensten enthält der § 18 der L.G.O. für die sieben östlichen Provinzen folgende Bestimmung, welche auch auf die den Wegebau betreffenden Leistungen der Gemeinden Anwendung findet: Die Gemeindeabgabepflichtigen können durch Gemeindebeschluß zur Leistung von Diensten (Hand- und Spanndiensten) verpflichtet werden. Darüber, ob die Dienste in Natur zu leisten oder behufs Festsetzung des Leistungsverhältnisses in Geld abzuführen sind, hat die Gemeindeversammlung (Gemeindevertretung) Beschluß zu fassen. Dieser Beschluß unterliegt der Genehmigung des Kreisausschusses, wenn eine Umwandlung in Geld nicht für den einzelnen Fall, sondern allgemein beschlossen wurde. Bei Leistung der

Dienste in Natur sind die Spanndienste ausschließlich von den gespannhaltenden Grundbesitzern nach dem Verhältnis der Anzahl der Zugtiere, welche die Bewirtschaftung ihres Grundeigentums erfordert, die Handdienste dagegen von sämtlichen Gemeindeabgabenpflichtigen, soweit solche nicht von Naturaldiensten nach dem Gesetze befreit sind, gleichheitlich zu leisten. Ob und inwieweit hierbei den gespannhaltenden Grundbesitzern die ihnen obliegenden Spanndienste auf das Maß der auf sie entfallenden Handdienste anzurechnen sind, bestimmt sich nach den hierüber getroffenen vertragsmäßigen oder statutarischen Festsetzungen oder dem Herkommen. Im Zweifelsfalle wird vermutet, daß jene Besitzer nur bei solchen Arbeiten, bei welchen zugleich Spanndienste vorkommen, von den Handdiensten befreit sind. Wird die Abschätzung der Dienste in Geld beschlossen, so erfolgt die Verteilung auf die Gemeindeabgabepflichtigen nach dem Maßstabe der direkten Gemeindeabgaben oder falls solche nicht erhoben werden, der direkten Staatssteuern mit der Maßgabe, daß es letzterenfalls der Gemeinde überlassen bleibt, auch die Heranziehung der im § 1 des G. v. 27/7 1885 bezeichneten Personengesamtheiten, juristischen und physischen Personen nach einer den Vorschriften dieses Gesetzes entsprechenden fingierten Veranlagung zu beschließen. Für die in der St.O. für den Regierungsbezirk Wiesbaden v. 8/6 1891 genannten Städte enthält dies Gesetz (§ 54) folgende, die Heranziehung der Gemeindeangehörigen zu Naturaldiensten regelnde Bestimmung: Die Gemeinde kann durch Beschluß der Stadtverordneten zur Leistung von Diensten (Hand- und Spanndiensten) behufs Ausführung von Gemeindearbeiten verpflichtet werden; die Dienste werden in Geld abgeschätzt, die Verteilung

geschieht nach dem Maßstabe der Gemeindeabgaben oder in deren Ermangelung nach dem Maßstabe der direkten Steuern. Abweichungen von dieser Bestimmung bedürfen der Genehmigung des Bezirksausschusses. Die Dienste können mit Ausnahme von Notfällen durch taugliche Stellvertreter abgeleistet oder nach der Abschätzung an die Gemeindekasse bezahlt werden.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co.
in Altenburg.

[illegible]